



Tielaitos

Pasilanväylän vuoropuhelun ongelmat



Tielaitoksen
selvityksiä

33/1994

Helsinki 1994

Keskushallinto
Tiehallinto

Tielaitoksen selvityksiä
33/1994

**Pasilanväylän vuoropuhelun
ongelmat**

Tielaitos
Keskushallinto, tiehallinto

Helsinki 1994

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-9421-4
TIEL 3200237

Painatuskeskus Oy
Helsinki 1994

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefaksi (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

TIIVISTELMÄ

Tässä selvityksessä tarkastellaan Pasilanväylän vuoropuhelun ongelmia asukkaiden, kansalaisliikkeiden, suunnitteluorganisaation, suunnittelijoiden ja luottamushenkilöiden näkökulmasta. Työ pohjautuu kolmeen Pasilanväylän yleissuunnittelun vuoropuhelua käsittelevään selvitykseen.

Eri ryhmien vuoropuhelussa kokemissa ongelmissa oli paljon yhtäläisyyksiä. Niitä löytyi suunnittelusta, Via Pasila-tiedotuslehdestä, yleisötilaisuuksista, päätöksentekoa ja päättäjiä koskevista kysymyksistä, yleisönosastokirjoittelusta, aineiston jakelusta ja mahdollisuuksista saada tietoa hankkeesta. Asukkaiden ongelmat keskittyivät heidän vaikutusmahdollisuuksiinsa ja projektin itsestään julkisuudessa antamaan kuvaan. Kansalaisliikkeet pitivät ongelmina mm. sitä, ettei erityisryhmiä (lapset, vanhukset ja vammaiset) huomioitu vuoropuhelussa ja että liikennejärjestelmä- ja liikennepolitiikkatasot puuttuivat keskustelusta. Suunnitteluorganisaatio piti erityisenä ongelmana päättäjien rajautumista vuoropuhelun ulkopuolelle sekä aktiivisesti osallistuneiden kansalaisten pientä määrää. Suunnittelija kiinnitti huomiota siihen, ettei vuoropuhelun mahdollisuuksia hyödynnetty täysipainoisesti suunnittelussa. Luottamushenkilöt pitivät ongelmana edustuksensa puuttumista projektin välipäätökset tehneestä johtoryhmästä.

Suurin osa Pasilanväylän yleissuunnittelun vuoropuhelussa havaituista ongelmista on ratkaistavissa. Toimintatavan uutuus on ollut suuri syy ongelmien syntymiseen. Vuoropuhelun tekniikoita ei täysin hallittu, ja kun joku tekniikka alkoi sujua, pitäydyttiin siinä, sen sijaan että olisi aina valittu kuhunkin tilanteeseen sopiva tekniikka. Omat hankaluutensa on tuonut myös vuoropuhelun liittäminen vanha-kantaiseen suunnitteluprosessiin. Vuoropuhelussa ei tuotu riittävästi esille hankkeen tavoitteita ja lähtökohtia eikä niitä päätöksiä, joihin suunnittelu pohjautuu. Vuoropuheluun hankkeen vastustajien kanssa ei panostettu niin paljon kuin olisi pitänyt.

Osa selvityksessä esille tulleista ongelmista ei ole ratkaistavissa yksittäisessä hankkeessa, vaan vaatii pidempi aikaista työtä. Näihin asioihin kuuluvat suomalaisen päätöksentekojärjestelmän muuttuminen ja kansalaisten ottaminen mukaan liikennepoliittiseen keskusteluun, naisten, perheettömien ja pienituloisten osallistumisen aktivointi ja osallistujien suunnittelua koskevien tiedollisten valmiuksien lisääminen.

Selvityksen lopuksi on tarkasteltu tulosten vaikutuksia tiensuunnittelun laatujärjestelmän yleissuunnitelmaa koskeviin toimintaohjeisiin. Vuoropuhelua varten on laadittu ehdotus uudenaikaisesta tarkistuslistasta, joka koostuu vuoropuhelun tavoitteiden kannalta olennaisista kysymyksistä.

ABSTRACT

The goal of this report is to evaluate the use of Citizen Participation in Helsinki Crosstown Artery (Pasilanväylä in Finnish) project (master planning phase). This evaluation has been made from the point of view of a citizen, a potentially affected interest group, a planning organization, a planner and a decision maker. The study is based on three previously published reports which have focused on the use of Citizen Participation in Helsinki Crosstown Artery project.

Citizens, potentially affected interest groups, the planning organization, planners and decision makers share many concerns. The issues that were brought up by all of these groups relate to the planning process, the project's newsletter, Open Houses, the decision making process, issues relating to the role of decision makers and possibilities to get information about the project. The concerns of citizens concentrate on their ability to have a say in the project as well as on the public image of the project. The potentially affected interest groups found problems in the fact that special groups such as children, old people and handicapped persons were not taken into account while planning the Citizen Participation. They were also disappointed about the fact that different levels of traffic system and traffic policy were missing from discussions. The planning organization considered it problematic that the decision makers were left out of the Citizen Participation. And, secondly, the fact that there were only a small number of citizens actively participating in the Citizen Participation activities. Planners paid attention to the fact that the possibilities provided by Citizen Participation were not fully utilized in the planning. Decision makers, on the other hand, felt that they should have been represented in the project's steering group where decisions were made during the planning process.

Most of the problems of Citizen Participation in the Helsinki Crosstown Artery project can be solved. The fact that Citizen Participation is a new method in Finland has a lot to do with the difficulties. The different techniques of Citizen Participation were not as well known as they should have been and when the project team learned to use one technique they stuck with it rather than choosing the best possible technique for each situation. The connection of modern Citizen Participation process with an old bureaucratic planning process caused problems as well. The mission and goals of the project were not communicated clearly enough during the planning process. Citizens did not know enough about the decisions on which the planning was based. In addition, the project should have put more emphasis on the Citizen Participation process with respect to the project's opponents.

Part of the problems presented can be solved or taken into account in any project, but another part requires more work and a longer period of time in order to be solved. Changing the Finnish decision making process, taking citizens into the discussions of traffic political issues, activating the participation of women, unmarried persons and people with low income and increasing the level of knowledge of those participating will take more time.

The report closes with a review of the quality system used for master planning phase and identifies the impacts and results which the use of Citizen Participation has on this process.

SAMMANDRAG

I denna utredning granskas de problem, som kom fram i samband med invånardeltagande vid uppgörande av utredningsplan för Böleleden. Brister och svårigheter behandlas ur invånares, medborgarorganisationers, planeringsorganisationens, projektörers och myndigheters synvinkel. Arbetet utgår från tre tidigare gjorda utredningar.

Det finns många likheter mellan de svårigheter som upplevdes inom de olika grupperna. Bland invånare upplevdes brister i möjligheterna att påverka och i den bild som projektet gavs i offentligheten. Medborgarrörelserna fann det problematiskt att inte specialgrupper (barn, åldringar och handikappade) gavs mera utrymme i invånardeltagandet och att trafiksystem och trafikpolitik inte diskuterades. Inom planeringsorganisationen tyckte man att problem utgjordes av att beslutsfattarna stod utanför invånardeltagandet och de aktivt deltagande invånarnas begränsade antal. Planerare fäste uppmärksamhet vid att de möjligheter, som invånardeltagande erbjuder, inte utnyttjades fullt ut i planeringen. Förtroendemännen var inte representerade i den ledningsgrupp, som gjorde mellanbeslut, vilket de såg som en brist.

De flesta av de framkomna svårigheterna kan avhjälpas. Tillvägagångssättet är nytt och det är den huvudsakliga orsaken till uppkomna svårigheter. Man behärskade inte fullständigt metoderna och om någon visade sig vara bra, höll man sig till den istället för att i vart fall välja metod efter vad situationen krävde. Invånardeltagandet förenades med en gammalmodig planeringsprocess och det bidrog på sitt sätt till svårigheterna. Man framförde inte i tillräcklig grad projektets utgångspunkter och mål och inte heller de beslut som projektet baseras på och man förde inte i tillräcklig utsträckning dialog med motståndare till projektet.

En del av svårigheterna är sådana att de inte kan lösas inom ramen för ett enstaka projekt utan förutsätter ett längre tidsperspektiv. Till dessa hör en förändring av den finska beslutsprocessen och att få invånare att delta i den trafikpolitiska diskussionen. Dit hör även aktivering av kvinnor, ensamstående och småinkomsttagare och att öka involverades kunskaper om planeringsprocessen.

Till sist granskades i vilken mån resultaten påverkar instruktionerna i kvalitetssystem för utredningsplaner (väg). Ett förslag till en ny kontrollista för invånardeltagande har uppgjorts. Den omfattar frågor som är väsentliga med hänseende till uppställda mål för invånardeltagande.

ESIPUHE

Tämä raportti on yhteenveto seuraavista selvityksistä, jotka käsittelevät Pasilanväylän yleissuunnittelun aikana käytyä vuoropuhelua:

- Kansalaisten osallistuminen liikennepolitiikassa. Pasilanväylän yleissuunnittelun arviointi. Ajomaa, Kantola, Simojoki. Helsingin kaupungin tietokeskuksen keskustelualoitteita 1993:5
- Kansalaisten ja suunnittelijoiden vuoropuhelu Pasilanväylän yleissuunnittelussa. Anne Kuusmin. Tielaitoksen selvityksiä 20/1994
- Pasilanväylän jälkitutkimus osa 1. Kansio Uudenmaan tiepiirin toimeksiannosta kerättyä Pasilanväylän vuoropuheluaineistoa, suunnitteluun osallistuneiden tahojen haastattelut ym.

Tämän selvityksen tarkoituksena on ollut kerätä yhteen eri selvityksistä Pasilanväylän vuoropuhelussa ilmenneet ongelmat, analysoida ongelmia ja tarkastella selvityksen tulosten vaikutuksia laatujärjestelmään. Selvityksessä on myös esitetty johtopäätöksiä siitä, miten tulokset tulisi huomioida muiden hankkeiden vuoropuhelussa.

Selvityksen on tehnyt FM Tuija Halonen Viatek Tapiola Oy:stä ja työtä ovat ohjanneet apulaisjohtaja Aulis Nironen ja tieinsinööri Niilo Tykkyläinen tielaitoksen keskushallinnosta ja arkkitehti Anders HH Jansson tielaitoksen kehittämiskeskuksesta.

Helsingissä elokuussa 1994

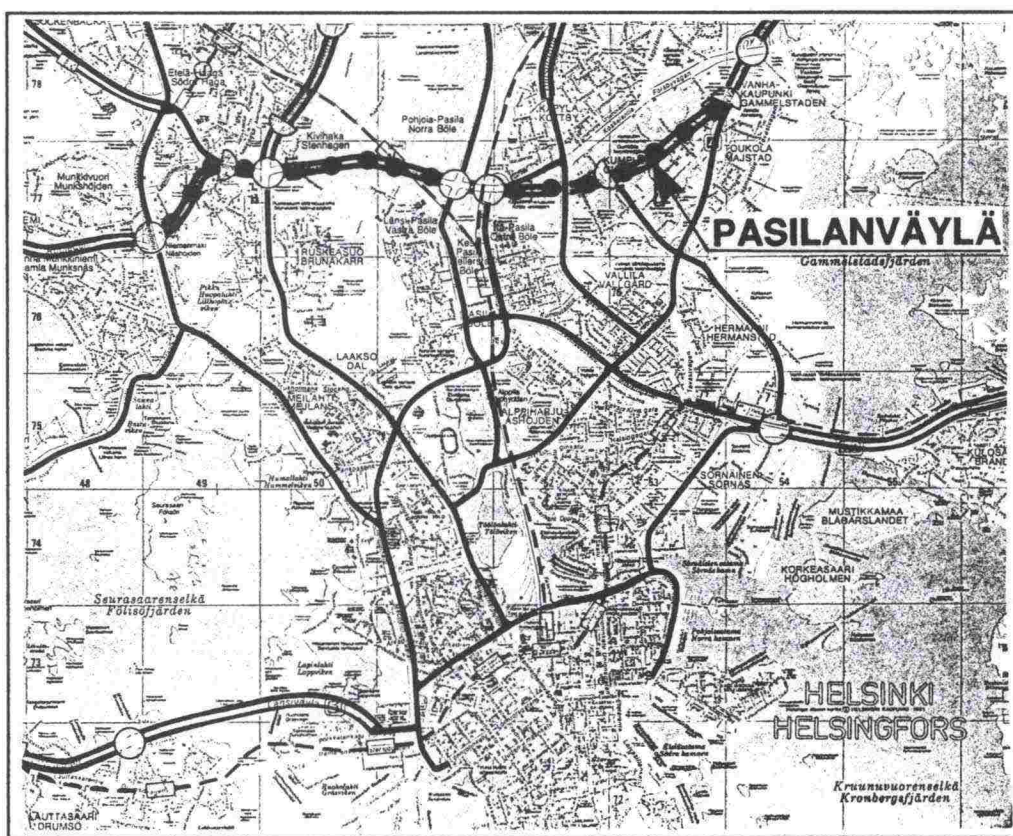
Tielaitos

Tiehallinto

Sisältö	
<hr/>	
TIIVISTELMÄ	5
ABSTRACT	6
SAMMANDRAG	7
ESIPUHE	9
SISÄLLYSLUETTELO	11
1. PASILANVÄYLÄN YLEISSUUNNITTELU	13
2. VUOROPUHELU PASILANVÄYLÄN SUUNNITTELUSSA	15
3. ONGELMA-ANALYYSI	18
3.1 Ryhmät, joiden näkökulmasta vuoropuhelun ongelmia tarkastellaan	18
3.2 Vuoropuhelussa esille tulleet ongelmat	19
3.2.1 Suunnittelussa ilmenneet ongelmat	19
3.2.2 Päätöksenteko	22
3.2.3 Tekniikat	23
3.2.4 Eri ryhmien kokemat ongelmat	28
4. JOHTOPÄÄTÖKSET	37
4.1 Pasilanväylän vuoropuhelusta saadut kokemukset	37
4.2 Ongelmia, joihin ei voida vaikuttaa yksittäisen projektin tasolla	39
5. LAATUJÄRJESTELMÄ JA VUOROPUHELU	42
5.1 Vuoropuhelussa tarkistettavia asioita	42
KIRJALLISUUS	46
LIITE 1	47

1. PASILANVÄYLÄN YLEISSUUNNITTELU

Pasilanväylän yleissuunnittelun tarjouspyyntöasiakirjat valmisteltiin Helsingin kaupungin ja tielaitoksen yhteistyönä syksyn 1989 ja kevään 1990 aikana. Tielaitoksen ehdotuksesta suunnittelussa päätettiin noudattaa avointa, vuorovaikutteista suunnittelukäytäntöä. Vuoropuhelu oli tuolloin Suomessa vielä uutta ja siksi konsultin valintaan vaikuttivat tämän valmiudet vuoropuhelun järjestämiseen. Ainoastaan kaksi tarjouksen jättänyttä konsulttia laati ehdotuksen vuoropuhelun hoitamisesta. Valituksi tulleen konsultin ehdotuksesta päätettiin vuoropuheluun ottaa mukaan amerikkalaisia konsultteja projektihenkilöstöä kouluttamaan ja ohjaamaan.

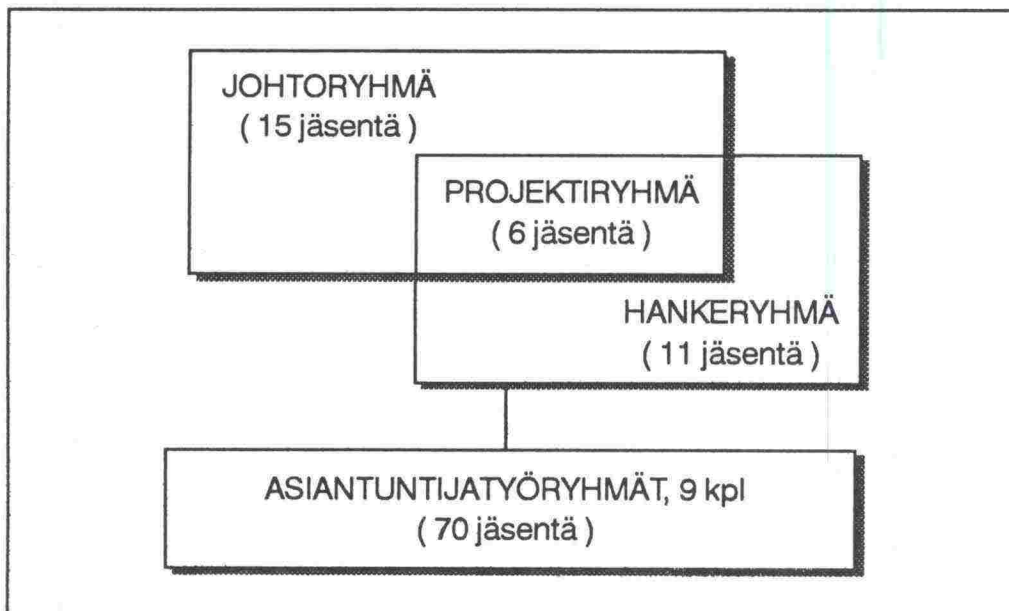


Kuva 1: Pasilanväylän sijainti

Yleissuunnittelu käynnistyi elokuussa 1990 ja lokakuun ensimmäisellä viikolla järjestettiin Hanasaaren kulttuurikeskuksessa viikon mittainen vuoropuhelukurssi, jolle kerättiin laaja hankkeen parissa työskentelevä osallistujajoukko. Lisäksi pyydettiin mukaan ympäristökuntien ja eri tiepiirien edustajat. Kurssin tarkoituksena oli lisätä projektissa toimivien henkilöiden valmiuksia hoitaa vuoropuhelua ja saada heidän tukensa asialle. Tiedotusvälineet kiinnostuivat myös kurssista ja mm. valtakunnan päälehti kirjoitti siitä otsikolla "miten toteutetaan hanke, jota asukkaat vastustavat?"

Vuoropuhelun tavoitteeksi asetettiin kaikkien tahojen mukaansaaminen alusta alkaen. Vuoropuhelu antaa myös järjestöihin ja yhdistyksiin kuulumattomille henkilöille mahdollisuuden osallistua. Viestintä on kaksisuuntaista, avointa ja rehellistä. Sanoman selväkielisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota ja yhteydenottaminen projektiin tehdään mahdollisimman helpoksi.

Suunnittelun tavoitteena oli tehdä toteuttamiskelpoinen, hyväksyttävissä oleva yleissuunnitelma. Väylän tulee olla turvallinen ja toimiva, kaupunkirakenteeseen ja ympäristöön sopiva sekä liikenteen välityskyvyltään riittävä. Vuoropuhelu auttaa tavoitteen saavuttamisessa. Suunnitelma tehtiin Helsingin kaupungin johdolla. Suunnittelua ohjaamaan perustettiin johto-, hanke- ja projektiryhmä sekä asiantuntijaryhmät (liikenne ja tie, liikenne-ennuste, ympäristö ja kaavoitus, joukkoliikenne, kunnallistekniikka, rakenne, käyttöjärjestelmä ja kustannukset). Johtoryhmä teki työn suoritukseen liittyvät välipäätökset ja vaihtoehtovalinnat. Hanke- ja projektiryhmä johtivat käytännön suunnittelutyötä. Asiantuntijaryhmät ratkoivat omaan erikoisalaansa liittyviä suunnittelukysymyksiä ja kommentoivat suunnitteluratkaisuja.



Kuva 2: Projektijärjestelmä

Yleissuunnittelu jakaantui kahteen vaiheeseen. Ensimmäinen vaihe sisälsi inventointi ja valmistelutyöt sekä Pasilanväylän liikenneteknisten perusratkaisujen vaihtoehtojen laadinnan ja arvioinnin. Tämä vaihe kesti kesästä 1990 vuoden 1991 loppuun. Toinen vaihe käsitti valitun vaihtoehdon liikenne- ja rakenneteknisen suunnittelun ja yleissuunnitelman ja vaikutusselvityksen laatimisen. Yleissuunnitelma valmistui kesäkuussa 1992. Yleissuunnitelmaraportti valmistui marraskuussa 1992 ja suunnitelma julkistettiin joulukuussa 1992. Suunnitelman käsittely tapahtui keväällä 1993 aikana.

Helsingin kaupungin valtuusto päätti kesäkuussa 1993 luopua Pasilanväylän jatko-suunnittelusta yleissuunnitelmassa esitetyssä muodossa. Jatkossa tulisi keskittyä alueen liikenneyhteyksiä ja ympäristöä parantaviin osittaisuudistuksiin.

2. VUOROPUHELU PASILANVÄYLÄN SUUNNITTELUSSA

Vuoropuhelun sisältö suunniteltiin siten, että se koostuisi muutamista toistuvista peruselementeistä, joita täydennettäisiin ja muutettaisiin tarpeen mukaan. Näitä peruselementtejä olivat Via Pasila-tiedotuslehti, avoimet ovet-tilaisuudet, kuuma linja-puhelinpalvelu, projektitila ja palautematriisi.

Via Pasila -lehden aikataulu suunniteltiin siten, että se ilmestyisi ennen yleisötilaisuuksia ja tilaisuuksista ilmoitettaisiin Via Pasilassa. Via Pasilassa kerrottaisiin asioiden taustoja ja annettaisiin asukkaille ja muille intressiryhmille perustiedot projektista. Via Pasilan painosmäärä oli aluksi 23 000, mutta se kasvoi nopeasti 48 000 kappaleeseen. Lehteä jaettiin väylän ympäristön talouksiin sekä eri intressiryhmille, luottamusmiehille ja suunnitteluun osallistuville tahoille.

Yleisötilaisuudet ajoitettiin siten, että niissä oli aina jotain uutta aineistoa esillä ja ne järjestettiin ennen suunnittelun välipäätöksiä. Kuuma linja-puhelinpalvelu tarkoitti sitä, että vuoropuhelun yhteyshenkilön puhelinnumeroa levitettiin laajalle ja asukkaat saattoivat soittaa hänelle kysyäksään hankkeesta tai antaa palautetta. Palaute-matriisi oli palautteen keräämis- ja jäsentelymenetelmä. Projektitila toimi pysyvänä näyttely- ja kokoustilana kevästä 1991 alkaen. Sitä ennen yleisötilaisuudet järjestettiin suunnittelualueen kouluilla.

Yleisötilaisuudet ja niiden sisältö:

1. marras-joulukuussa 1990 alueen kouluilla

* linjausvaihtoehdot ensimmäistä kertaa esillä

2. maaliskuussa 1991 kouluilla

* tunnelien ilmanvaihtopiiput ensimmäistä kertaa esillä

3. kesäkuussa 1991 projektitilassa

* melu ja päästölaskennat ja Tuusulantien kääntämisvaihtoehtojen parannetut versiot ensimmäistä kertaa esillä

4. lokakuussa 1991 projektitilassa

* liikennetekniset vaihtoehdot viimeistä kertaa esillä ennen vaihtoehtovalintoja

5. helmi-maaliskuussa 1992 projektitilassa

* liikennetekninen ratkaisu

6. kesäkuussa 1992 projektitilassa

* yleissuunnitelmaluonnos, ympäristösuunnitelma ja vaikutusten arviointi

Valmis suunnitelma esiteltiin yleisölle tammi-helmikuussa 1993 projektitilassa. Näissä tilaisuuksissa suunnitelmaa havainnollistettiin pienoismallin ja videon avulla. Avoimet ovet-tilaisuuksien lisäksi suunnitelmaan oli mahdollista tutustua myös suunnitelman nähtävilläoloaikana.

Perustekniikoiden lisäksi vuoropuheluun kuului yleisönosastokirjoituksiin vastaamista, radiohaastattelujen antamista ja radion paneelikeskusteluihin osallistumista, eri organisaatioiden kokouksiin osallistumista ja projektin itse järjestämiä pienryhmätapaamisia.

Amerikkalaiset vuoropuhelukonsultit osallistuivat vuoropuhelukurssin jälkeen projektiin neuvonantajina. Yhteydenotot hoidettiin pääkonsultin kautta puhelimitse ja faxin välityksellä. Pääkonsultin edustajat osallistuivat myös muutamille vuoropuhelukursseille Yhdysvalloissa suunnittelun aikana.

PASILANVÄYLÄ-PROJEKTIN AVOIMEN SUUNNITTELUPROSESSIN TAPAHTUMAKALENTERI

	1 9 9 0			1 9 9 1							1 9 9 2							1 9 9 3											
	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6	8	10	12	2	4	6											
Vuoropuhelukurssit		1				1			1						1														
Sidosryhmäkartoitus	1																												
Kirje sidosryhmille			1		2					2																			
Via-Pasila lehti		1		1				1		1			1		1														
Radiohaastattelu		2			1			1							1	1													
Avoimet ovet – tilaisuus		1	2		3	1		1		1	1		1				1	1											
Pienryhmätapaaminen				1	1	2	2	1	1	1	1				1														
Tiedotustilaisuus		1														1													
Tampereen yliop. postikys.				1								1					1												
Lehtikirjoittelu		2	4	iiii	3	3	3	1	iiii	1	2	3	1	3	iiii	iiii	2	2	1	3		1	1	iiii	1		1	3	3
Esittelyt, vierailut ym.						1	1	3		iiii			2	1		1	1	1											
Video																								1	1				
Pienoismalli																								1	1				
Sidosryhmien yhteydenotot			iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii	iiii										
puhelimitse ja kirjeitse																													

Taulukko 1. Vuoropuhelun tapahtumakalenteri

iiiiii viisi tai useampi

Vuoropuhelun toteuttaminen oli pääosin projektiryhmän vastuulla. Lisäksi yleisötilaisuuksiin pyydettiin mukaan kulloinkin tarvittavat erityisasiantuntijat, esim. ympäristö- ja väyläsuunnittelija olivat mukana useimmissa yleisötilaisuuksissa. Vuoropuhelu oli esillä johtoryhmän kokouksissa osana konsultin projektinjohtajan suunnittelutilannekatsausta. Johtoryhmä halusi Via Pasila -lehden oikovedokset lähetettävän kahdelle johtoryhmän jäsenelle tarkistettavaksi. Käytännössä tämänkin asian hoitivat usein projektiryhmän jäsenet. Hankeryhmässä vuoropuhelusta keskusteleminen keskittyi lähinnä Via Pasilan artikkeliaiheiden hyväksymiseen.

Vuoropuheluun osallistuneilla henkilöillä oli välillä hyvinkin erilaiset käsitykset vuoropuhelun hoitamisesta ja siitä ketä vuoropuheluun pitäisi saada mukaan. Esimerkiksi luottamusmiesten osallistumisesta käytiin pitkiä keskusteluja ja heidät jätettiin lopulta suunnittelun ulkopuolelle kaupungin vaatimuksesta. Vuoropuheluun osallistuneita vaivasi välillä myös muistinmenetykset: vuoropuhelukurssin tarjoamat mahdollisuudet ja opit näyttivät unohtuvan täysin. Yleisönosastovastineissa kirjoitettiin projektista subjektiivisesti ja kyseenalaistettiin jopa kirjoittajan arvomaailman. Tällainen toiminta heikensi projektin uskottavuutta ja vaikeutti vuoropuhelun hoitoa.

Vaihtoehtojen laadinta ja arviointivaiheessa suunnittelijat saivat vuoropuhelun kautta tietoa alueen olosuhteista, kasvillisuudesta, rakennuksista, luontokohteiden arvostuksesta, asukkaiden kulkureiteistä, tärkeiksi kokemista yhteyksistä ja liikenneongelmista. Asukkaat paikkasivat kartta-aineistossa ilmenneitä puutteellisuuksia esim. puuttuvien rakennusten osalta. Asukkaat arvioivat myös eri ratkaisujen vaikutuksia. Kaikki yleisötilaisuuksissa käyneet eivät oma-aloitteisesti kertoneet näistä asioista, vaan niiden selville saaminen riippui paljon suunnittelijasta; viitsikö hän kysyä näitä asioita. Tässä suunnitteluvaiheessa saatu tieto selkeytti vaihtoehtovalintoja antamalla suunnittelijoille selvän kuvan asukkaiden ja muiden intressiryhmien suhtautumisesta vaihtoehtoihin. Asukkaat olivat erimielisiä väylään liitettävän Tuusulantien linjausvaihtoehtoista. Tämän tien liittäminen päätettiin kuitenkin jättää suunnittelualueen ulkopuolelle odottamaan kaupungin maankäytön suunnittelun etenemistä. Yleissuunnitelman viimeistelyn aikana vuoropuhelu toimi apuvälineenä pienten yksityiskohtien, kuten tunnelien ilmanvaihtopiippujen sijoituspaikkojen, hiomisessa.

Kansalaiset odottivat vuoropuhelulta enemmän kuin mitä suunnittelijat pystyivät antamaan. Havainnollista aineistoa, kuvia, pienoismallia ym. kaivattiin pitkin suunnittelua, mutta ne saatiin esille vasta suunnitelman valmistuttua. Asukkaita olisivat myös kiinnostaneet toteutettavat melunsuojausratkaisut sekä väylän vaikutukset asuntojen ja kiinteistöjen hintoihin.

3. ONGELMA-ANALYYSI

Tämän osan tarkoituksena on koota yhteen eri selvityksissä esitetyt Pasilanväylän vuoropuhelun ongelmat ja analysoida niiden syntyperää, taustoja ja ratkaisuvaihtoehtoja, jotta vastaavanlaiset ongelmat pystyttäisiin välttämään tai huomioimaan suunnitteluhankkeiden vuoropuhelussa.

Tielaitoksen vaikutusarvioinneissa ja ongelma-analyyseissä on perinteisesti pyritty tarkastelemaan ongelmia kohderyhmittäin. Tämä ei kuitenkaan ole yleensä onnistunut, vaan vaikutustarkasteluissa on tarkasteltu vaikutuksia asiakokonaisuuksina. Näin kävi tässäkin tapauksessa. Tarkoituksena oli tarkastella ongelmia sidosryhmittäin, mutta koska eri ryhmien esilletuomista ongelmista löytyi paljon yhtäläisyyksiä, tarkastelutapa muutettiin siten, että eri osapuolille yhteiset ongelmat ryhmiteltiin ongelma-analyysin alkuun aihekokonaisuuksiksi: suunnittelu, päätöksenteko ja tekniikat (Via Pasila-tiedotuslehti, yleisötilaisuudet, yleisönosastokirjoittelu, aineiston jakelu ja tiedonsaanti). Tämän jälkeen käsitellään ne ongelmat, jotka liittyvät johonkin ryhmään tai jotka ovat tulleet esille vain tietyn ryhmän kautta.

3.1 Ryhmät, joiden näkökulmasta vuoropuhelun ongelmia tarkastellaan

Aasukkaat

Asukkaiden /1/ ongelmat on hahmotettu Tampereen yliopiston psykologian laitoksella tehdyn tutkimuksen tuottaman aineiston pohjalta. Asukkailla tarkoitetaan tässä yhteydessä Via Pasila-tiedotuslehden jakelualueella asuneita sekä tutkimuksen seurantar ryhmänä toimineita 250 itäähelsinkiläistä. Asukkaita koskeva aineisto on huomattavasti laajempi kuin muiden ongelmien tarkastelussa mukana olevien ryhmien. Osa aineistosta on tutkija Anne Kuisminin omaa arviota asiasta.

Kansalaisliikkeet

Kansalaisliikkeiden näkökulma Pasilanväylän yleissuunnittelun vuoropuheluun hahmottuu pääosin Helsingin yliopiston maankäytön ekonomian laitoksella tehdyn selvityksen kautta. /2/ Yksi selvityksen tekijöistä toimii aktiivisesti Monoa Moottoriteille-liikkeessä ja selvityksen kautta hahmottuu myös hänen oma näkökulmansa asiaan. Aineistoa on saatu myös Tampereen yliopiston tutkimuksen yhdistyksiä (lähinnä asukasyhdistyksiä) ja järjestöjä koskevasta osasta.

Suunnitteluorganisaatio ja suunnittelijat

Lähteenä on käytetty suunnittelijoiden (mukana lukien kaupungin ja tielaitoksen virkamiehet) haastatteluja ja suunnittelun aikana kerättyjä kommentteja. Tässä ryhmässä on mukana myös vuoropuhelun yhdyshenkilönä toimineen käsitykset vuoropuhelussa ilmenneistä ongelmista. Suunnitteluorganisaation ja suunnittelijan kokemat ongelmat on ryhmitetty omiksi kokonaisuuksikseen.

Luottamushenkilöt

Helsingin kaupunginvaltuutettujen postikyselyyn ja haastatteluihin perustuva osa. Luottamusmiesten vuoropuhelussa kokemia ongelmia hahmotettaessa on ollut käytössä suppeampi aineisto kuin muiden ryhmien ongelmia kartoitettaessa.

3.2 Vuoropuhelussa esille tulleet ongelmat

Teksti on ryhmitelty siten, että ensin esitellään ilmennyt ongelma tavallisella tekstityypillä kirjoitettuna ja sen jälkeen pohditaan syitä miksi näin kävi juuri Pasilanväylän vuoropuhelussa. Pohdintaosuus on kirjoitettu kurssiivilla.

3.2.1 Suunnittelussa ilmenneet ongelmat

Vaikuttaminen

Ihmiset eivät koe voivansa vaikuttaa suunnitteluun, eivätkä osallistu, vaikka nyt heille tarjotaan siihen mahdollisuus.

- *Ihmisillä ei ole perinteisesti ollut mahdollisuuksia vaikuttaa suunnitteluun muuten kuin valitusmenettelyn kautta. Sisäpiireissä tapahtunut suunnittelu on tehnyt kansalaiset voimattomiksi tai johtanut aktiiviseen vastarintaan. Tieto uusista suunnittelutavoista ei ole vielä levinnyt laajalle. Toisaalta ihmiset eivät ehkä ole vakuuttuneita vaikutusmahdollisuuksien olemassaolosta, toisaalta asukkaat kokevat mahdollisuuden vaikuttaa vain pieniin yksityiskohtiin viranomaisten yrityksenä vaientaa kansalaisten kritiikki.*
- *Ihmiset haluavat tietää miten heidän ideansa ja mielipiteensä on suunnittelussa huomioitu. Ilman palautetta ja perusteluja luottamus vaikutusmahdollisuuksiin vähenee entisestään.*
- *Ihmiset eivät välitä osallistua suunnitelmien esittely- ja keskustelutilaisuuksiin, koska eivät usko, että sillä olisi jotain vaikutusta. Pasilanväylän yleissuunnittelussa kansalaisten uskoa vaikutusmahdollisuuksiensa olemassaoloon vähennettiin ristiriitaisella viestinnällä.*
- *Suurta osaa kansalaisista on vaikea saada mukaan. Tilaisuuksiin osallistuu pieni joukko kannattajia ja suuri ja äänekäs vastustajien joukko. Väylän tulevia käyttäjiä on vaikea tavoittaa.*
- *Ongelmana on vuoropuhelun mukaantulon jälkeen ollut se, että osa suunnittelijoista käyttäytyy edelleen siten kuin tekninen tietämys olisi aina ratkaiseva ja suhtautuvat kansalaisten kommentteihin ylimielisesti. Tällainen kohtelu vähentää kansalaisten kiinnostusta osallistua suunnitteluun ja uskoa vaikutusmahdollisuuksiin.*

Vähän mahdollisuuksia vaikuttaa siihen toteutetaanko Pasilanväylä ja miten

- *Vaikutusmahdollisuuksia ei tajuttu aikaisempien negatiivisten kokemusten painolastin vuoksi. Vuoropuhelussa ei toisaalta tuotu esille sitä, että aidoimmillaan vuoropuhelun tulisi johtaa suunnitelman toteuttamatta jättämiseen, jos ihmiset niin haluavat. Tätä mahdollisuutta ei myöskään otettu huomioon vuoropuheluun lähdetessä. Vuoropuhelun tarkoituksena oli edesauttaa hankkeen läpimenoa.*
- *Suunnittelijat korostivat haluavansa kommentteja esittämiinsä suunnittelumaratkaisuihin. Hankkeen toteuttamista koskevaa kritiikkiä ei haluttu kuunnella, koska se ei kuulunut tehtävänkuvaukseen.*

Detaljitason suunnittelu ei kiinnosta; halutaan liikennepoliittista keskustelua.

- *Detaljitason suunnittelu kiinnostaa niitä, joihin suunnitelmat suoranaisesti vaikuttavat.*
- *Ihmisillä on perinteisesti ollut minimaaliset mahdollisuudet vaikuttaa poliittiseen päätöksentekoon ja vuoropuhelun toivotaan parantavan näitä mahdollisuuksia.*
- *Yleisemmin tässä on kysymys siitä mihin kansalaiset saavat vaikuttaa: tielinjauksen yksityiskohtiin vai suurempiin ratkaisuihin?*
- *Ihmisten odotukset liian suuret, koska he eivät ole päässeet mukaan jo aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa, ja koska tämän vaiheen vuoropuhelun tavoitteita ei ole heille selvästi kerrottu.*

Suunnittelumenetelmät

Vakiintuneita suunnittelumenetelmiä on vaikea muuttaa.

- *Suunnittelu on monimutkainen, pitkä ja aikaavievä prosessi, jonka ymmärtäminen on vaikeaa. Kansalaisten on vaikea ymmärtää prosessia ja sitä missä vaiheessa prosessia kannattaa yrittää vaikuttaa. Toisaalta kansalaiset kokevat, että muutoksen läpivieminen on kovan työn takana. Jotta pystyisi ehdottamaan muutoksia, tulisi olla aikaa perehtyä suunnitteluun, suunnittelumenetelmiin ja periaatteisiin.*
- *Toisaalta sidosryhmien edustajien mukaanottaminen suunnitteluryhmiin koetaan mahdottomana ajatuksena, vaikka tämä edesauttaisi omalta osaltaan suunnittelun ja kansalaisten vuorovaikutusta sekä muuttaisi suunnittelua käyttäjäystävällisempään suuntaan.*
- *Osa sidosryhmästä kokee, että suunnitteluohjeita luetaan kuin raamattua eikä olla valmiita tekemään ihmisystävällisempiä ratkaisuja, jos ne ovat ristiriidassa suunnitteluohjeiden kanssa.*

Käytetyt suunnittelumenetelmät eivät olleet vuoropuhelun kannalta parhaita mahdollisia.

- *Asukkaat eivät olleet mukana varsinaisessa suunnittelussa eivätkä päässeet tutustumaan siihen miten suunnittelu tapahtuu käytännössä.*
- *Kansalaisliikkeet olisivat myös halunneet olla mukana esim. hankeryhmän työskentelyssä.*
- *Asukkaat pysyivät etäällä suunnittelusta, eivätkä ymmärtäneet siinä noudatettavia standardeja ja normeja.*

Suunnitelmat ovat liian vaikeita ymmärtää.

- *Suunnitelmien esittelytilaisuuksissa esitelty aineisto on ollut vaikeasti ymmärrettävää ja paljon selityksiä vaativaa. Suunnittelijat eivät ole osanneet asettua asukkaan asemaan yleisötilaisuusaineistoa valmistellessaan.*
- *Toisaalta suunnittelijoilta puuttuu myös valmiuksia tehdä ymmärrettävää aineistoa. Muutaman kerran suunnittelijat myönsivät ennen yleisötilaisuutta esiteltävän aineiston olevan vaikeatajuista, mutta sitä ei osattu muuttaa ymmärrettävämpään muotoon.*

- *Suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota suunnitelmien havainnollisuuteen. Suunnittelijat ovat olleet haluttomia havainnollistamaan keskenäisiä suunnitelmia, vaikka havainnollisuus olisi tärkeää juuri suunnittelun aikana. Havainnollistamismenetelmät ovat myös kehittyneet ja sitä kautta menetelmät ovat tulleet edullisemmiksi. Tavallisen ihmisen on vaikea tajuta esim. pelkkää kartta-aineistoa. Havainnekuvat, pienoismallit yms. avautuvat monelle paremmin.*

Tavoitteet ja vaihtoehdot

Yhteiset suunnittelutavoitteet ja tieto siitä miten ne voidaan saavuttaa puuttuvat.

- *Asukkaat eivät olleet mukana tavoitteiden asettelusta. Projektin tavoitteet olivat virka- ja luottamusmiesten asettamia.*
- *Tavoitteista ja niiden saavuttamisesta ei keskusteltu sidosryhmien kanssa.*
- *Toisaalta suunnitteluorganisaatiollakin oli erittäin vähän mahdollisuuksia vaikuttaa tavoitteiden asetteluun, koska tavoitteet oli asetettu ennen suunnittelun alkamista.*

Suunnittelun tehtävänanto on liian tarkasti rajattu.

- *Asukkaat kokivat turhauttavana, että asioista puhututtiin vain väylästä nähdessä 1. liittymään asti. Kaivattiin kokonaisvaltaisempaa tarkastelua ja ratkaisua kantakaupungin liikenneongelmiin. Tuusulantien kääntämisen tai Teollisuuskadun yhteyden poisjättäminen yleissuunnitelmasta ovat esimerkkejä tästä. Asioiden kokonaisvaltaisempi suunnittelu ja tutkiminen olisi ollut mielekkäämpää sekä suunnittelijoille että sidosryhmille. Helsingistä puuttui liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka tekeminen alkoi Pasilanväylän suunnitelman loppupuolella.*

Kansalaiset eivät olleet mukana vaihtoehtojen valinnassa.

- *Kansalaisten mielipiteitä vaihtoehtoista kerättiin tilaisuuksissa, mutta asiasta ei järjestetty mielipidekyselyä ja kansalaisten tai kansalaisjärjestöjen edustajia ei ollut hankkeen päättävissäelimityksissä.*
- *Kansalaisten erilaiset intressit eivät näkyneet vaihtoehtoissa eli kansalaiset eivät voineet osallistua vaihtoehtojen määrittelyyn ja arviointiin mukaan otettavien vaihtoehtojen valintaan. Hankkeessa oli vähän perusvaihtoehtoja ja tien paikka oli lukkoon lyöty ennen yleissuunnittelua, mikä teki todellisten vaihtoehtojen muodostamisen vaikeaksi. (kansalaisliikkeet)*

Ei tarjottu vaihtoehtoja poikittaisliikenteen hoitamiseksi.

- *Suunnittelijasta tuli Pasilanväylän markkinoija, sen sijaan että hän olisi voinut objektiivisesti esittää yleisölle Pasilanväylän vaihtoehdon paremmuuden/huonommuuden muihin vaihtoehtoihin nähden.*
- *Suunnittelu eteni kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti Pasilanväylän katumaisen vaihtoehdon pohjalta ja tässä vaiheessa ei enää tarkasteltu muita mahdollisia vaihtoehtoja. Luottamusmiehille tehdyssä kyselyssä selvisi, että uudet luottamusmiehet katsoivat kuitenkin ajan ajaneen Pasilanväylän ohi ja olisivat halunneet selvittää myös muita vaihtoehtoja.*

- Vuoropuhelua käytiin vain Pasilanväylästä toimeksiantosopimuksen mukaisesti ikäänkuin se olisi ainut mahdollinen vaihtoehto. Suunnittelun aikana ei riittävästi korostettu sitä, että kaupunginhallitus oli valinnut Pasilanväylän ratkaisuksi poikittaisliikenteen ongelmiin eli kansalaisille ei tullut selväksi se, että muut vaihtoehdot on rajattu pois jo aiemmin.

0-vaihtoehdosta ei esitetty saman tasoisia vertailutietoja kuin Pasilanväylästä.

- Kansalaiset olisivat halunneet nähdä mitä tapahtuu, jos liikenne hoidetaan jatkossakin nykyisiä väyliä hyväksikäyttäen. Liikenne-ennuste oli lähes ainoa tätä tilannetta kuvaava aineisto. Laajempi 0-vaihtoehtoa koskeva tarkastelu olisi voinut myös vakuuttaa kansalaiset paremmin hankkeen tarpeellisuudesta.
- Suunnittelijat olivat haluttomia keskustelemaan 0-vaihtoehdosta ja visioimaan sitä. Heidät oli palkattu keskustelemaan Pasilanväylä-vaihtoehdosta

3.2.2 Päätöksenteko

Ei ole keskusteltu päätöksenteosta ja sen perusteista

- Asukkaille esitettiin hankkeen aikataulu ja päätöksentekijätahot faktana. Päätöstä, johon yleissuunnitelman käynnistyminen perustui, ei käsitelty esim. tiedotuslehdessä. Suunnittelun välipäätökset käsiteltiin ilmoitusasiaina.

Suomalainen päätöksentekojärjestelmä (ei keskustella liikennepoliittisista kysymyksistä)

- Kansalaisilla on se kuva, että heidät pidetään visusti erossa isoista asioista. Kansalaisten osallistuminen pienten yksityiskohtien hiomiseen koetaan vaarattomaksi ja suunnittelijat ovat valmiita ottamaan huomioon näitä asioita koskevat kommentit.
- Hanke ei ole pitkän elinkaarensa aikana noussut kertaakaan vaaliteemaksi, vaikka sen toteuttaminen vaatii paljon kaupungin rahaa. Viime kunnallisvaalien alla kansalaisliikkeet tosin selvittivät ehdokkaiden suhtautumisen hankkeeseen ja julkistivat hankkeen vastustajien nimet tiedotustilaisuudessa, joka sai vähän huomiota osakseen. Edellisen valtuuston jäsenet eivät osallistuneet Pasilanväylästä käytyyn vuoropuheluun. Tämä edesauttoi suurten, liikennepoliittisten kysymysten pysymistä keskustelun ulkopuolella. Päätös yleissuunnitteluun lähtemisestä tehtiin yhden valtuuston aikana ja toinen valtuusto käsitteli yleissuunnitelman. Valtuuston kokoonpano muuttui vaaleissa huomattavasti.
- Useimmat suunnittelijat olivat haluttomia keskustelemaan liikennepoliitikasta, koska heillä ei ollut siihen välineitä. Ongelmia syntyi tilanteissa, joissa yleisötilaisuuksiin osallistuvat tahot vaativat keskustelua.

Yleisötilaisuudet olivat turhauttavia, koska ei voinut vaikuttaa päättäjiin

- Osalle asukkaista ei riittänyt se, että yleisötilaisuuksissa sai tutustua suunnitelmiin ja keskustella suunnittelussa mukana olevien tahojen kanssa. Asukkaiden mielestä päättäjien mukanaolo olisi tarjonnut helpon tavan lähestyä päättäjiä ja keskustella heidän kanssaan. Päättäjät olisivat

näin voineet myös osoittaa kiinnostuksensa toimia kansalaisia palvelevina demokratian edustajina.

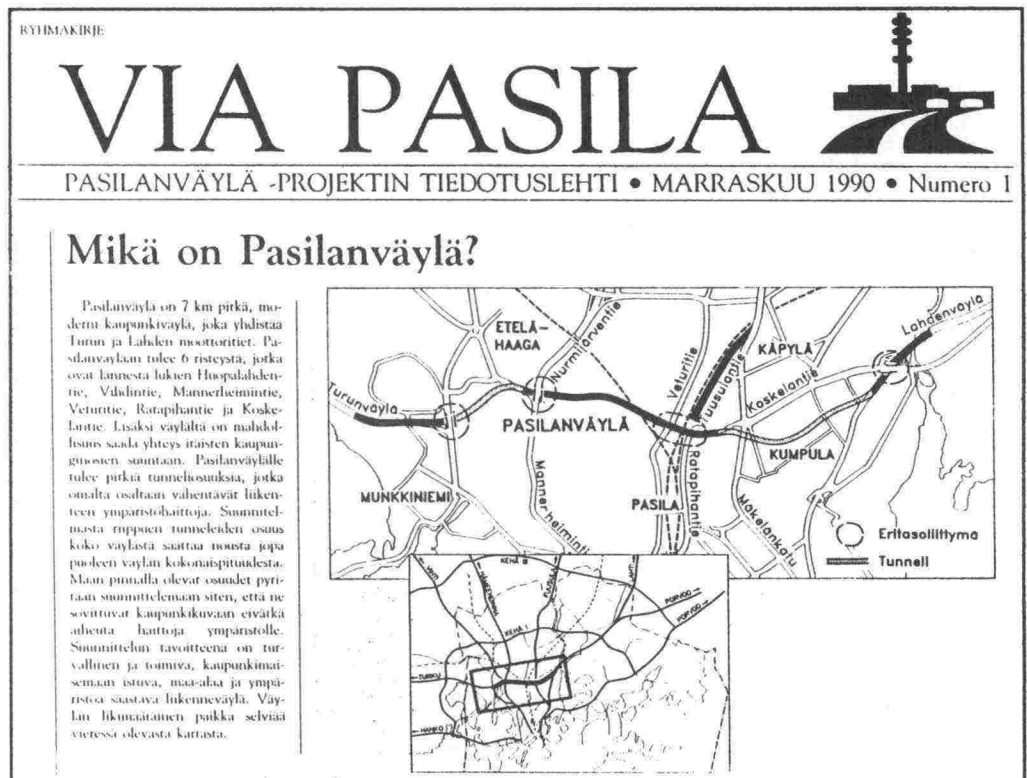
- *Ihmiset eivät luota viestien perillemenoon projektin edustajien kautta, vaan haluavat vaikuttaa suoraan päättäjiin.*
- *Päättäjien halutaan olevan mukana asukkaiden tärkeiksi kokemissa asioissa*
- *Helsingin kaupunki ei halunnut päättäjiä mukaan suunnitteluun. Pääsyyinä tähän oli se, että uusien valtuutettujen pelättiin repivän vanhan valtuuston tekemät päätökset auki ja aloittavan prosessin nollopisteestä.*

Vuorovaikutus päättäjien kanssa olisi pitänyt saada käyntiin jo ennen suunnittelun käynnistymistä

- *Jos päättäjien kanssa olisi voinut keskustella jo siinä vaiheessa kun oltiin tekemässä päätöstä yleissuunnitelman tekemisestä, suunnittelun sisältö olisi voitu saada mielekkäämmäksi esim. työn rajauksen osalta.*

3.2.3 Tekniikat

Via Pasila-lehti



Kuva 3: Ensimmäisen Via Pasila-lehden kansi

Kaikki asukkaat eivät saaneet Via Pasila-lehteä suunnittelun alusta alkaen

- *Jakelualue oli suunnittelun alussa liian suppea. Jakelu kasvoi suunnittelun aikana yli kaksinkertaiseksi alkuperäiseen jakeluun verrattuna.*

- Osa asukkaista ei erottanut Via Pasilaa mainosten joukosta ja on myös mahdollista, että posti käsitteli Via Pasilaa mainoslehtisenä eikä jakanut sitä postiluukkuihin, joissa oli ohje: "ei mainoksia."

Via Pasila-lehti oli yksipuolinen

- Via Pasila tarjosi suunnitteluorganisaation tuottamaa tietoa, jonka sidosryhmät kokivat hankkeen kannalta positiivisena.
- Sidosryhmät kokivat, etteivät he saaneet kirjoituksiaan lehteen. Heidän mielestään Via Pasila oli puhtaasti projektin propagandalehti. Ne intres-siryhmien kirjoitukset jotka julkaistiin, olivat toimituksen valitsemia ja palvelivat sen tarkoituksia.
- Via Pasila oli johdatteleva, vain positiiviset näkökannat huomioonottava hankkeen puolestapuhuja. Myös negatiivisista asioista pitää pystyä kerto-maan.

Via Pasila oli sekava, vaikeaselkoinen, hajanainen ja tylsä

- Via Pasilassa oli paljon vaikeaselkoista tekstiä insinööriltä insinöörille. Sisältö oli tarkoin harkittu, mutta se ei välttämättä vastannut asukkaiden kysymyksiin. Kuvitusta lehdessä olisi saanut olla enemmän. Lehden ulko-asussa oli myös muutamien numeroiden osalta paljon parantamisen varaa. Ulkoasu oli liian täyteen ahdettu eikä se näin ollen innostanut lukemaan.
- Via Pasilan toimittaminen oli äärimmäisen vaikeaa. Kun päätoimittaja oli koonnut aineiston ja toimittanut sen, aineisto lähti kommenttikierrokselle. Osa kommentoivista virkamiehistä pyrki muuttamaan kirjoituksia siten, että ne vastaisivat kaikkiin julkisuudessa esillä olleisiin hanketta koske-neisiin väitteisiin. Useista kirjoituksista tuli näin hyvin selitteleviä ja vaikeaselkoisia, sen sijaan että olisi selkeästi kerrottu esim. hankkeen vai-kutuksista joukkoliikenteeseen.

Via Pasilassa oli vähän suunnitteluorganisaation ulkopuolisten kirjoituksia

- Kahdessa numerossa oli lukijan palsta tai asukkaiden suunnittelua koske-via kommentteja.
- Kansalaisia ei kannustettu lähettämään kirjoituksia lehteen. Kansalaisliik-keiden mielestä tämän tyyppisestä lehdestä tulisi kehittää keskustelu-foorumi tiedotuslehden sijaan. Tämä edellyttää lehden tiheämpää ilmesty-mistä ja vaatii näin olleen enemmän resursseja. Lehden käyttö keskustelu-foorumina on tarkoin harkittava. Usein tiedotusfunktio riittää, mutta or-ganisaation ulkopuoliset kirjoitukset on toivotettava tervetulleiksi.

Projektilla oli mahdollisuus viimeiseen sanaan Via Pasilassa, kun yleisönosastokirjoit-telu siirrettiin lehteen (kansalaisliikkeet).

- Lehteen siirrettiin sellaistenkin yleisönosastokirjoitusten käsittely, joiden kirjoittajat eivät asuneet lehden jakelualueella. Tätä asiaa ei osattu ottaa huomioon kirjoituksia valittaessa.

Via Pasilat oli numeroitu sekavasti

- *Via Pasila ilmoitettiin postin lehtirekisteriin vuoden 1991 alussa, mikä edellytti sitä, että lehdellä on juokseva numerointi ykkösestä eteenpäin ja että lehti ilmestyy neljä kertaa kalenterivuoden aikana. Vuoden 1991 neljäs numero ilmestyi vasta tammikuussa 1992 numeroituna 4/1991 ja Via Pasilaa on olemassa kaksi numeroa 1; ensimmäinen syksyltä 1990 ja toinen vuodelta 1991. Tammikuussa 1992 ilmestyneen 4/1991 numeron jälkeen seuraava lehti sai keväällä 1992 numerokseen 6, koska se oli järjestyksessään 6. Via Pasila. Tämä aiheutti lisää hämmennystä.*

Yleisötilaisuudet

Yleisötilaisuudet olivat tarkoitushakuista propagandaa ja manipulointia

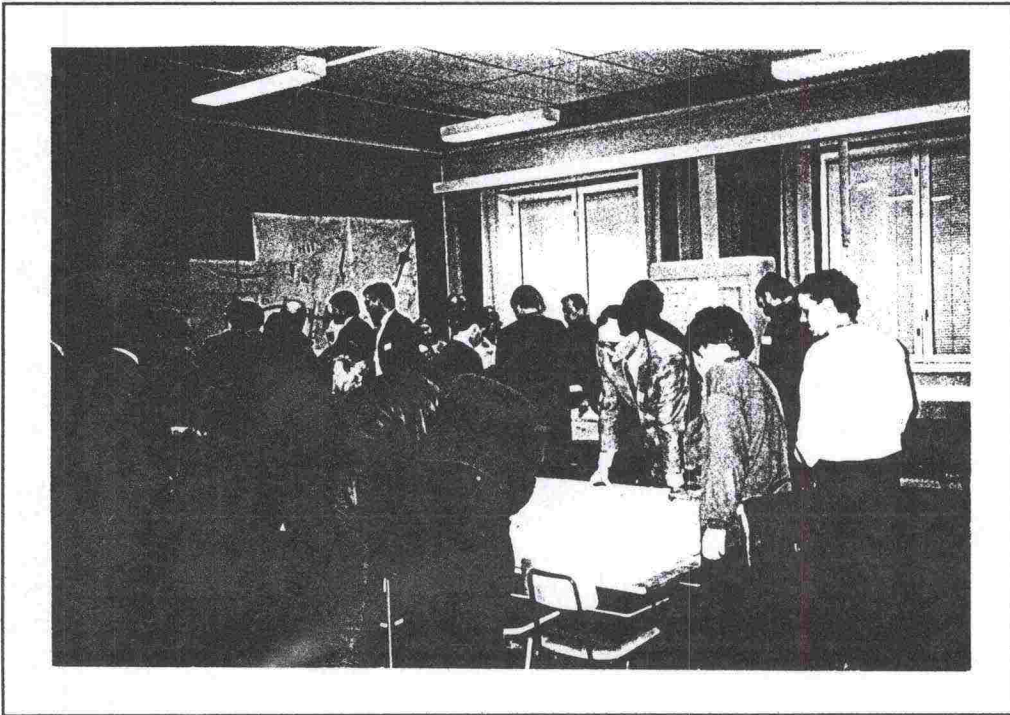
- *Suunnittelijat ovat usein joutuneet perinteisissä esittelytilaisuuksissa seinää vasten; vastustajat ovat esittäneet kysymyksiä kysymyksen perään antamatta suunnittelijalle edes suunvuoroa. Usein vastustajat ovat myös yrittäneet kääntää kaikkia paikallaolijoita omalle kannalleen. Tällainen tilanne haluttiin välttää järjestämällä uuden tyyppisiä yleisötilaisuuksia, joissa kukaan ei voi saada kohtuuttomasti huomiota osakseen. Hankkeen vastustajia tämä ei miellyttänyt ja he kokivat tilaisuudet turhauttavina.*
- *Osa vuoropuhelua kritisoineista toivoi, että tilaisuuksissa olisi luotu mahdollisuuksia eri ryhmien välisiin keskusteluihin. Heidän mielestään yleisötilaisuuksilla pyrittiin vain hiljentämään kansalaiset.*

Yleisötilaisuuksissa pystyi vaikuttamaan vain pieniin yksityiskohtiin, ei siihen rakennetaanko väylä vai ei

- *Koska tämä oli ensimmäinen Pasilanväylän suunnitteluvaihe, johon intressiryhmät otettiin mukaan, he olettivat pääsevänsä vaikuttamaan suuriin linjakysymyksiin. Projekti viesti esim. tiedotuslehden kautta mihin intressiryhmät voivat vaikuttaa, mutta he yrittivät kaikesta huolimatta herättää keskustelua väylän rakentamisesta.*

Yleisötilaisuuksia ei mainostettu tarpeeksi

- *Useista tilaisuuksista ilmoitettiin vain Via Pasila-lehdessä. Myöhemmin tilaisuuksista ilmoiteltiin muutaman kerran Helsingin Sanomien Minne Mennä-palstalla. Vasta valmiin suunnitelman esittelyistä ilmoiteltiin laajemmin*



Kuva 4: Käpylässä marraskuussa 1990 järjestetystä avoimet ovet tilaisuudesta

Suunnittelijoita ei kiinnosta asukkaiden mielipiteet

- *Yleisötilaisuuksissa mukana olleet suunnittelijat eivät kirjanneet ylös asukkaiden mielipiteitä. Asukkaille syntyi tästä syystä kuva, ettei mielipiteillä ole merkitystä. Lisäksi osa suunnittelijoista tyrkytti tilaisuuksissa omia mielipiteitään voimakkaasti.*

Ensimmäisissä yleisötilaisuuksissa ei ollut tarpeeksi suunnittelijoita keskustelemaan yleisön kanssa. Asia olisi voitu korjata myös pitämällä tilaisuudessa lyhyt yleisesittely

- *Ihmiset joutuivat jonottamaan vuoroaan ja osa ei jaksanut odottaa suunnittelijan puheillepääsyä.*

Keskustelu avoimien ovien tilaisuuksissa oli jäsentymätöntä

- *Tilaisuuksissa ei kuullut muiden intressiryhmien edustajien mielipiteitä. Vain omien mielipiteiden ja kysymysten esittäminen suunnittelijoille oli mahdollista. Ketään ei kuitenkaan kielletty vaihtamasta mielipiteitä tilaisuuksissa. Se vain oli jokaisen omasta aloitteesta kiinni.*

Päättäjät eivät olleet mukana

Projektitilaan sijoitetut tilaisuudet eivät tavoittaneet ihmisiä

- *Projektitila oli keskellä suunnittelualueetta, mutta ei asukkaiden kulkureitillä. Asukkaiden piti lähteä projektitilaan erikseen ja usein lähteminen jäi niiltä ihmisiltä, jotka käyttivät joukkoliikennettä. Projektitilaan pääsi sekä junalla että bussilla, mutta sinne tuleminen koettiin silti hankalana. Asukkaat eivät tunteneet projektitilaan ajavaa bussilinjaa ja yhden pysäkkivälin matkustaminen Pasilasta Ilmalaan tuntui hölmöltä.*

Suunnittelijoiden passiivinen rooli häiritsi

- Vuorovaikutukseen hakeutuminen jätettiin kansalaisille. Osa vuoropuheluun osallistuneista katsoi, että suunnittelijoiden olisi pitänyt lähestyä kansalaisia yleisötilaisuuksissa sen sijaan, että he vain olivat valmiita keskustelemaan, silloin kun kansalainen sitä halusi.

Yleisönosastokirjoittelu

Tunnepohjainen kirjoittelu yleisönosastossa väärästi asioita

- Asukkaan oli vaikea muodostaa mielipidettä hankkeesta, voimakkaiden tunnepohjaisten kirjoitusten perusteella. Sekä hankkeen vastustajat että projektin edustajat (projektin alkupuolella) käyttivät hyvin vahvoja ilmaisuja näkemyksiään perustellessaan. Tilanne kärjistyi voimien mittelyksi.

Avoim suunnittelu on välttämätöntä

■ Pienen tauon jälkeen Antti Viren palaa Pasilanväylän suunnitteluun (HS 15. 2.). Se antaa aiheen jatkokirjoitukseen.

Ei ole erimielisyyttä siitä, että uudet väylät luovat mahdollisuuksia ja paineita maankäytön tehostamiseksi. Päätöksiä voidaan tosiaan tehdä, jotka jakaisivat hyödyt harvoille ja kustannukset kaikille tai olisivat muuten epätydyttäviä. Juuri tällaisen tuloksen välttämiseksi on avoin suunnitteluprosessi välttämätön; juuri siksi pitää kuunnella kaikkia; juuri siksi on informoitu yleisö korvaamaton.

Markkinavoimat sisältävät ihmisten vaikutusmahdollisuuden päätöksentekoon. Markkinathan tarkoittavat nimettömän yksilön päätöksentekofoorumia. Virenin määritelmän mukaan julkisen suunnittelun heikkouden kaudet, joiden aikana hän pelkää markkinavoimien ryöstäytyvän, ovat itse asiassa sen vahvuuden kausia. Sil-

loin vain tietyt piirit pääsevät vaikuttamaan ja demokraattinen kontrolli ei toimi. Avoin suunnitteluprosessi tähtää "heikkoon" julkiseen suunnitteluun, joka uskalltaa olla avoin. Näin teemme Pasilanväylän suunnittelussa.

Hyötyliikenteen ongelma on nopeasti kuitattu: kaikki liikenne on hyötyliikennettä. Kuka meistä matkustelee turhaan? Ei kukaan. Matka tehdään jos matkan hyöty on sen kustannuksia suurempi, ei muuten. Länsimaissa on havaittu hyväksi, että yksilöt päättävät mikä heille on hyödyksi ja toimivat sen mukaan. Tiedämme mitä tapahtuu ihmisille ja ympäristölle jos näin ei ole. Sanahirviö hyötyliikenne joutaa tulla paljastetuksi, sen takana piileksii oman edun tavoittelu ja komentotalous.

Lukiessani Antti Virenin tekstiä tuumin että kommentissani ajattelen ääneen sitä miksi yleisön informoiminen on tärkeä mutta vaikea asia. Ajattelin, että

demokratioissa vapaa lehdistö on itse valinnut vastuukseen hyvistä ja monipuolisesta informaatiosta huolehtimisen.

Aina en voi ymmärtää Suomen lehdistöä. Helsingin Sanomat on kertonut kirjoittajalle, että se on saanut monia Pasilanväylää koskevia kirjoituksia, joista monia ei julkaista. Ihmetystäni on siten herättänyt miksi palstatilaa näyttävät saavan aina samat henkilöt, jotka ilmeisesti toimivat kimpas-

sa. Onko tämä vapaan lehdistön väärinkäyttöä? Kuinka yleistä on juttutus? Onko lehdistöllä ylipäätään vastuuta puntaroida kirjoittajien tapoja ja keinoja demokraattisen standardien valossa? Mitä tehdä silloin kun kirjoituksen takana hämöttää "vaivattu sielu"? Vai, onko hyvä harkinta sensurointia?

Joskus on aiheellista manata yhteiskunnan palvelijoille, byrokraateille tai (Viatek-yhtiön) suunnittelijoille.

Jos mikään muu ei tunnu auttavan kritiikin ei edes tarvitse olla rakentavaa, vaan tähdätä suurempaan maaliin: informoidun yleisön luomiseen. Informoitu yleisö on demokratian perusta. Siihen tähtää myös avoin suunnitteluprosessi.

En vieroksu vihjailuja yhtiön suunnittelusopimuksesta tai siitä, että tekisimme rahasta mitä vaan. Pasilanväylän suunnittelusopimus ei ole salaisuus. Se on n. 29 mmk, josta Viatekin osuus on n. 12,6 mmk. Pasilanväylän suunnittelutiimissä on 6 muuta konsulttia ja työ jakaantuu 2,5 vuoden ajalle. Pasilanväylän alustava kustannusarvio on 1,7 mrd mk. Hyvä suunnittelu, vaikka kallista, tuo runsaasti hyötyjä. Huonot suunnitelmat, vaikkakin halpoja, tuovat vain kustannuksia.

Pasilanväylän suunnittelutiimi, konsultit, kaupungin ja tielaitoksen virkamiehet, koostuu ammattihenkilöistä. Heidän tavoitteenaan

on löytää niitä totuuksia, jolle Pasilanväylää koskeva päätöksenteko voidaan perustaa. Tiimi kertoo työn etenemisestä ja harrastaa vuoropuhelua, joka luo puitteet Pasilanväylän päätöksille.

Pasilanväylän vaihtoehtojen vaikutuksista voidaan olla samaa mieltä ja silti olla eri mieltä itse päätöksestä. Informoitu yleisö ei tarkoita yksimielistä yleisöä; se tarkoittaa yleisöä joka tietää.

Päätöksiä ei siten voida tehdä yhden tai edes monen informoidun ihmisen mielen mukaan. Mutta on kohtuullista vaatia, että kaikki järkevä on tehty haittojen välttämiseksi tai korvaamiseksi ja hyötyjen ja kustannusten tasapainoiseksi jakamiseksi. Tämäkin on yksi Pasilanväylän suunnittelutiimin tavoitteista.

Antti Talvitie
Viatek Oy.
Pasilanväylän konsulttiryhmän johtaja
Espoo

Kuva 5: Yksi Helsingin Sanomissa julkaistuista yleisönosastovastineista

Konsultin esiintyminen yleisönosastossa vähensi luottamusta

- Perustuu pitkälti projektiin alussa julkaistuihin voimakkaisiin kirjoituksiin, jotka koettiin liian subjektiivisina. Kirjoituksissa esitettiin faktana omia arvoja ja mielipiteitä.
- Hanke leimautui konsultin hankkeeksi. Osa konsultin vastineista oli liiaksi hanketta puolustelevia sen sijaan, että olisi vain pyritty korjaamaan virheelliset asiatiedot. Muutamissa vastineissa puututtiin jopa kirjoittajan arvoihin ja ajattelutapaan. Vastineissa oli "vääriä" mielipiteitä korjaamaan pyrkivä sävy.

Yleisönosastoissa julkaistiin paljon samojen henkilöiden kirjoituksia (yksipuolisuus)

- Yleisönosastossa keskustelu käyneiden joukko oli hyvin rajoittunut. Se koostui pääosin muutamista hankkeen vastustajista ja projektin edustajista.

Aineiston jakelu, tiedonsaanti

Osa yhdistysten jäsenistä ei saanut postia yhdistysten jäseninä

- *Nämä henkilöt kokivat projektin unohtaneen heidät yhdistysten jäseninä.*
- *Tämä vähensi yhdistysten luottamusta projektiin.*

Kaikki yhdistykset eivät olleet postituslistalla alusta alkaen.

- *Projekti ei panostanut yhdistysten yhteystietojen etsimiseen samalla tavalla kuin esim. Via Pasilan jakelualueen määrittelyyn. Projekti otti yhteyttä alueella toimiviin asukasyhdistyksiin ja puolueiden paikallisosastoihin, mutta ei esim. Monoa moottoriteille liikkeeseen.*
- *Projekti luotti yhdistysten vastuullisuuteen ja omaehtoiseen osallistumiseen. Jos joku liike vastustaa esim. uusien teiden rakentamista, sillä tulisi olla myös oma-aloitteisuutta osallistumisen suhteen. Projekti kannusti mm. ensimmäisessä tiedotuslehdessä eri tahoja tulemaan mukaan.*

Pasilanväylästä ei ole jaettu riittävästi tietoa.

- *Jos et ollut Via Pasilan postituslistalla, olit joukkotiedotusvälineiden jakaman tiedon varassa. Tiedot useimmista yleisötilaisuuksista julkaistiin vain Via Pasilassa, mikä vähensi entisestään jakelun ulkopuolella asuvien mahdollisuuksia osallistua vuoropuheluun.*

Asiantuntijaryhmien yhteystietoja ei julkaistu

- *yhteydenotot kanavoitiin vuoropuhelun yhteyshenkilön kautta ja muille projektissa mukana olleille taattiin työrauha. Osa yhdistysten jäsenistä olisi halunnut olla suoraan yhteydessä eri virkamiehiin ja suunnittelijoihin. Ainoastaan johtoryhmän jäsenten nimet julkaistiin Via Pasilassa.*

3.2.4 Eri ryhmien kokemat ongelmat

Asukkaiden ongelmat

Epäily, että jättihanketta ei voi pysäyttää, vaikka tarvetta olisi

- *Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta suomalaisilla ei ole kokemuksia hankkeiden pysäyttämisestä ja siksi asia koetaan lähes mahdottomaksi. Byrokratian pyörät pyörivät eteenpäin vaikka mitä tekisi.*
- *Kansalaisten mielestä suurilla hankkeilla on taipumus elää omaa elämänsä. Niillä on vaikutusvaltaisten henkilöiden "siunaus" ja nämä henkilöt lobbaavat hankkeita eteenpäin.*
- *Kansalaiset pelkäävät, että kun hankkeeseen on pistetty jo kymmeniä miljoonia markkoja, ei haluta menettää näitä rahoja, vaan rakennetaan tie ja toivotaan sen tuovan lisää veromarkkoja valtion kassaan.*

Konsultti vuoropuhelun hoitajana ei ole hyvä asia

- *Konsultteihin suhtaudutaan negatiivisesti; heitä pidetään turhina kustannuserinä. Konsultin uskotaan olevan etiikkaa vailla; hän tekee rahasta mitä tahansa.*

- *Ehkä tässä ongelmana oli se, että väyläsuunnittelija ja vuoropuhelukonsultti olivat saman toimiston edustajia. Projektin kannalta olisi voinut olla uskottavampaa, jos vuoropuhelun hoitaja olisi ollut eri toimiston palveluksessa tai virkamies.*

Vuoropuhelu alkoi liian myöhään

Ihmiset olisivat halunneet olla mukana jo suunnittelun aloittamisesta päätettäessä ja hankkeen tarpeellisuutta selvitettyä. Kysymyksessä on niin kauaskantoinen hanke, että asiasta olisi pitänyt keskustella laajemmin.

Yksityisen kansalaisen on lähes mahdotonta muodostaa selkeää kokonaisnäkemyä tämän kokoisesta hankkeesta

- *Pasilanväylä on massiivinen hanke, josta kertominen vaatii laajaa havainnollistamista. Tässä ei oikein onnistuttu. Hankkeen laajoista vaikutuksista kertominen selkeästi ja ymmärrettävästi on myös haastava tehtävä. Asiaa vaikeutti vielä se, että julkisuudessa oli erinäviä mielipiteitä hankkeen vaikutuksista. Tavallisen kansalaisen oli hyvin vaikea arvioida kuka oli oikeassa ja kuka väärässä.*

Suunnittelijoilla oli hyvin erilaiset käsitykset vuoropuhelusta

- *Suunnittelijat viestittivät kansalaisille eri tavalla vuoropuhelusta ja kansalaisten mahdollisuuksista vaikuttaa suunnitteluun. Jos kansalainen keskusteli yleisötilaisuudessa useamman kuin yhden suunnittelijan kanssa, hän saattoi saada yhtä monta mielipidettä vaikutusmahdollisuuksistaan.*
- *Suunnittelijoiden keskinäisten näkemyserojen piilossa pito koettiin asioiden salailuna. Projekti julisti rehellisyyttään, mutta kaikkea ei kuitenkaan kerrottu.*
- *Vuoropuheluun liittyvät asiat olivat jatkuvasti esillä esim. projektiryhmän kokouksissa ja ryhmän jäsenet olivat erimielisiä asiasta. Jäsenillä oli vankat mielipiteet ja niihin ei pystytty vaikuttamaan esim. vuoropuhelumenetelmän soveltamisen kautta saaduilla kokemuksilla.*
- *Myös vuoropuhelua hoitaneen konsulttitoimiston edustajilla oli erilaisia käsityksiä siitä miten vuoropuhelua pitäisi toteuttaa.*

Projekti viestitti vuoropuhelusta hieman ristiriitaisesti: virallisesti se vakuutti avoimuutta ja rehellisyyttä, mutta käytännössä sen toimista sai myös toisenlaisia käsityksiä.

- *Asioiden salailu ja jaetun tiedon subjektiivisuus saivat ihmiset epäilemään projektin avoimuutta ja rehellisyyttä.*
- *Myös epävirallinen rivien välistä, asenteista ja painotuksista tulkittu sanoma tukee virallista, sanoilla ilmaistua viestiä. Jos näiden välillä on ristiriita, se heikentää rehellisyyttä.*

Kansalaisliikkeiden ongelmat

Osallistujien organisoituneisuuteen ja organisoitumiseen ei kiinnitetty huomiota; organisoituneet saivat organisoitumattomia paremmat mahdollisuudet.

- Tämän kritiikin esittäjät katsoivat, että projektin olisi pitänyt auttaa yksilöiden organisoitumista ryhmiksi. Muutamissa hankkeissa tätä on kokeiltu, mutta kansalaisia ei voi pakottaa kuulumaan mihinkään ryhmään. Vuoropuhelu perustuu yksilön mahdollisuuteen osallistua ja on tässä mielessä suuri parannus aikaisempiin tapoihin viedä projekteja eteenpäin.

Tasapuolisuuden vaatimus ei aina täytynyt vuoropuhelussa.

- Kansalaisliikkeiden mielestä vuoropuhelu oli organisoitu siten, ettei se taannut kaikille osapuolille tasavertaisia mahdollisuuksia osallistua. Tilaisuuksista ilmoittaminen vain Via Pasila-lehdessä rajasi osallistujia.
- Joillekin ryhmille järjestettiin erillisiä tilaisuuksia, toisille ei edes jaettu tiedotteita.

Pasilanväylän suunnittelussa ei ollut omia osallistumisjärjestelyjä erityisryhmille

- Lapset, vanhukset ja vammaiset puuttuivat

Vuoropuhelun yhteyshenkilölle annettiin liikaa vastuuta

- Yhdistykset olisivat halunneet valita itse kehen he ottavat yhteyttä, sen sijaan että kaikki yhteydenotot suunnattiin vuoropuhelun yhteyshenkilölle. Muutamat yhdistysten jäsenet olivat myös huolissaan siitä, veikö yhteyshenkilö kaikki asiat eteenpäin ja missä muodossa asiat suodattautuivat muille asiantuntijoille.



Kuva 6: Monoa Moottoritielle-liikkeen järjestämä Pasilanväylän vastainen mielenosoitus heinäkuussa 1992

Sidosryhmille ei annettu välineitä kriittiseen arviointiin, vaan esitettiin mm. liikennemäärien kasvu luonnonlakina

- Yleisötilaisuuksissa olisi voitu esittää esim. liikenne-ennusteen vieressä oletukset, liikennelaskennat ym. muut taustatiedot, joiden perusteella lii-

kenne-ennuste on laadittu. Näin kansalaiset olisivat voineet peilata liikenne-ennusteen perusteita omiin arvoihinsa, tietoihinsa ja mielipiteisiinsä.

- *Liikenne-ennusteiden tekoa ja taustaa selitettiin hyvin seikkaperäisesti, mutta muiden suunnittelumenetelmien taustoista ei käyty keskustelua. Liikenne-ennusteidenkin teko selitettiin liian myöhään. Asiaan ei olisi enää pystynyt vaikuttamaan.*

Käsitteiden käyttö ilman yhteisymmärrystä johti ohipuhumiseen ja keskustelun painottumiseen mielikuviin asiasisällön sijaan

- *Monet tiensuunnittelun elementit ovat suunnittelijalle itsestään selviä välttämättömiä kokonaisuuden osia. Tunnelin ilmanvaihtopiiput ovat tästä hyvä esimerkki. Suunnittelija tietää, että kun hän suunnittelee tietyn mittaisen tunnelin se vaatii tietyn määrän ilmanvaihtopiippuja. Hän tietää myös minkä kokoisia piippujen tulee kussakin tilanteessa olla. Kansalaiselle ei riitä, että hänelle ilmoitetaan, että tunneli tarvitsee näin monta piippua, jotka ovat näin korkeita ja näin suuria halkaisijaltaan, vaan jotta kansalainen voisi keskustella asiasta hänelle pitää antaa ainekset keskusteluun. Tässä tapauksessa nämä tarvittavat ainekset koostuvat mm. havainnekuvasta, jossa piippu on suhteutettu sitä ympäröivään maisemaan.*
- *Vuoropuhelussa käytettiin termejä, joita ihmiset eivät ymmärtäneet. Suunnittelijat eivät osanneet asettua tavallisen kansalaisen asemaan. Lisäksi osa käytetyistä termeistä oli sellaisia, joiden sisällöstä suunnittelijoilla ja kansalaisilla oli erilaiset käsitykset.*

Osallistujien tiedollisia valmiuksia osallistua suunnitteluun ei pyritty lisäämään systemaattisesti

- *Ihmisille ei "opetettu" suunnittelua tai he eivät voineet perehtyä siihen osallistumalla varsinaiseen suunnitteluun. Kansalaisliikkeiden mielestä tämä olisi ollut tarpeellista.*
- *Kansalaisliikkeiden mielestä suunnittelussa ei hyödynnetty mahdollisuutta perehdyttää kansalaisia suunnitteluun ja tätä kautta mahdollisuutta saada aikaan syvällisempää keskustelua. Kansalaisilta kysyttiin mielipidettä esim. tunnelin ilmanpoistopiipun paikasta sen sijaan, että olisi myös kerrottu piippujen sijoittelun periaatteista.*

Järjestelmä- ja liikennepolitiikan tasot puuttuivat keskustelusta

- *Keskusteltiin pienistä yksityiskohdista, jotka kiinnostivat vain väylän tulevia käyttäjiä ja välittömässä läheisyydessä asuvia. Ennen Pasilanväylän yleissuunnittelun aloittamista olisi pitänyt käydä laaja keskustelu siitä, millä tavalla liikkumisen edellyksiä ruvetaan parantamaan, mikä on se liikennepolitiikka, jota pääkaupunkiseudulla toteutetaan: parannetaanko edelleen henkilöautoliikenteen edellytyksiä vai hoidetaanko pääosa liikenteestä esim. busseilla, jolloin bussiliikenteen edellytyksien turvaaminen ja parantaminen pitäisi olla tärkeysjärjestyksessä ensimmäinen asia.*
- *Liikennepolitiikkaan liittyvät asiat tulivat jatkuvasti esille, vaikka niiden käsittelyyn ei ollut annettu välineitä.*

- *Toisaalta useat suunnittelijat kokivat liikennepolitiikasta puhumisen yrityksenä poiketa itse asiasta ja viedä keskustelu sivuraiteille.*

Kansalaiset eivät voineet vaikuttaa arviointiperusteisiin eivätkä vaikutusten arviointiin

- *Kansalaisille esiteltiin valmis vaikutus selvitys, sen sijaan, että olisi keskusteltu arviointiperusteista YVA-lakiehdotuksen hengessä*

Alkuperäisen suunnittelupäätöksen perusteluja ei kerrottu

- *Yleisötilaisuuksissa esiteltiin hankkeen historiaa, mutta ei kerrottu minkälaisin perustein suunnittelu on edennyt vaiheesta toiseen*

Vuoropuhelu palveli vain konsultin markkinointia

- *Konsultti esiintyi suunnittelun alkupuolella useaan otteeseen julkisuudessa omalla nimellään sen sijaan, että hän olisi esiintynyt asiakkaansa nimissä. Kritisoi jien mielestä tällä tavoin luotiin kuvaa konsulttitoimistosta, joka ottaa eri ryhmien näkemykset huomioon suunnittelussa ja käyttäytyy ajan hengen mukaisesti, mutta todellisuudessa tilanne ei aina ollut tämä.*

Suunnitteluorganisaation kokemat ongelmat

Eri ryhmien suhtautuminen tiehankkeisiin

Joukkoliikenteen käyttäjät vastustavat Pasilanväylää

- *Joukkoliikenteen käyttäjät eivät koe Pasilanväylää joukkoliikenteen edellytyksiä parantavana väylänä ja näin ollen he käyttäisivät Pasilanväylään varatut rahat mieluummin joukkoliikennettä paremmin palvelemaan hankkeeseen.*

Naisille Pasilanväylän rakentaminen ja teihin investoiminen yleensä on ongelma

- *Naisten arvojärjestyksessä teiden rakentaminen on taka-alalla. Varsinkin näinä aikoina, kun joudutaan tinkimään perusasioista kuten lasten päivähoidosta, tuntuu teihin investoiminen useasta naisesta tyhjänpäiväiseltä*
- *Tähän asiaan olisi pitänyt kiinnittää erityistä huomiota ja naisten osallistumista olisi pitänyt aktivoida. Pasilanväylän toteuttamisesta keskusteltaessa olisi tarvittu laaja-alaisempaa tarkastelua siitä mihin kaupungin rahoja käytetään, jotta naiset olisivat kokeneet asian mielenkiintoiseksi.*
- *Ehkä suunnittelussa olisi pitänyt tuoda voimakkaammin esille myös hankkeen kustannusjako (valtio/kaupunki), valtion rahojen pääasiallinen suuntautuminen muualle maahan, hankkeen hyödyt jne. ja motivoida ihmisiä miettimään hankkeen järkevyyttä tätä kautta. Nämä asiat tuotiin kyllä esille, mutta vasta suunnittelun loppuvaiheessa ja osittain vasta raportoinnissa.*

Perheelliset ovat kiinnostuneempia Pasilanväylästä kuin perheettömät

- *Kaupungissa on paljon yksinasuvia, joiden mukaansaaminen vaatii erityistoimenpiteitä. Perheellisten suurempi kiinnostus tienrakentamiseen johtuu todennäköisesti siitä, että perheellisillä on enemmän autoja kuin perheettömillä.*

Toisaalta ihmisten kiinnostuksen kohteet muuttuvat jossakin määrin perheen perustamisen jälkeen. Perheillä on käytössään useita erilaisia yhteiskunnan tukimuotoja, joita perheettömillä ei ole ja näin ollen perheelliset ovat enemmän kiinnostuneita valtion rahojen käytöstä ja sen vaikutuksista omaan toimeentuloonsa.

Pienituloiset, vähän koulutetut ihmiset eivät ole kiinnostuneita tiehankkeista

- *Tiellä on laajat vaikutukset ja ihmiset pitäisi saada mukaan tulotasosta riippumatta, mutta ihmiset jotka eivät ehkä käytä tietä, eivät viitsi osallistua. Pienituloiset kokevat myös vaikutusmahdollisuutensa muita tuloryhmiä pienempinä*

Päättäjät

Vuorovaikutus päättäjien ja suunnittelijoiden välillä puuttui. Sitä olisi saanut olla jo ennen suunnittelun käynnistymistä

- *Suunnittelija ei kuullut päättäjien mielipiteitä suunnittelun aikana. Hän pystyi vain arvailemaan mitä päättäjät haluaisivat. Suunnittelija suunnitteli täysin tietämättömänä hankkeen läpimenosta. Vuorovaikutus päättäjien kanssa olisi motivoinut suunnittelijan työtä.*

Kansalaisten osallistuminen

Varsinaiseen kaksisuuntaiseen vuoropuheluun osallistui vain pieniosa alueen asukkaista

- *Tämä koettiin turhauttavana. Pieni osallistumisprosentti sai myös miettimään saadun palautteen edustavuutta. Edustavuuden miettimisen sijaan olisi pitänyt panostaa vastustajien kanssa työskentelemiseen ja tehdä suunnitelmasta heidän kannaltaan mahdollisimman hyväksyttävä.*
- *Suunnittelijat eivät tienneet miten ihmiset sijoittuvat eri osallistumisen tasoille, toisin sanoen kuinka monille ihmisille riittää esim. se, että he saavat tietoa hankkeesta (ks. liite 1). Pasilanväylän yleissuunnittelussa osallistujat sijoittuivat tasoille apaattiset-neuvonantajat.*

Vain pieni osa alueen asukkaista kertoi mielipiteensä suunnittelusta

- *Pakotti suunnittelijan pohtimaan ajattelevatko tilaisuuksiin osallistumattomat samalla tavalla?*

Vuoropuhelu ei tavoittanut hankkeen kannattajia

- *Tilaisuuksissa oli mukana myös kannattajia, mutta suunnittelijat kokivat keskustelleensa pääasiallisesti vastustajien kanssa. Vuoropuhelun tärkeimpänä tavoitteena täytyy olla vastustajien tavoittaminen, koska hankkeen toteuttaminen on vastustajista kiinni. Kannattajien osallistumista tarvitaan kuitenkin, jotta vastustajat ymmärtävät, että on muitakin näkökantoja, joiden väliltä pitäisi löytää kompromissi.*

Hankkeen vastustajia ei otettu riittävästi huomioon

- *Vuoropuhelua vastustajien kanssa järjestettiin liian vähän. Vastustajat koettiin usein henkilökohtaisina ja heistä haluttiin pysyä mahdollisimman kaukana.*

Toisaalta ei myöskään uskottu mahdollisuuksiin löytää vastustajia tyydyttävä ratkaisu ja luovuttiin keskusteluista liian aikaisessa vaiheessa.

Suunnittelijan kokemat ongelmat

Suunnittelussa olisi pitänyt keskittyä enemmän vuoropuhelun kautta esille tulleisiin kysymyksiin

- *Projekti oli liian jäykkä ja byrokraattinen vuoropuhelun kautta tuleville muutoksille. Palautteella oli vaikutusta lähinnä länsipään tunnelivaihtoehtoihin ja tunnelipiippujen paikkoihin.*

Palautteesta ei keskusteltu riittävästi

- *Palautteesta laadittiin yhteenvetoja, mutta siitä ei keskusteltu riittävästi esim. konsultin sisäisissä kokouksissa. Asia käsiteltiin usein ilmoitusasi-
ana*

Avoimissa ovissa esiteltiin ihmisille epäolennaisia toteutustekniikkaan liittyviä kysymyksiä

- *Ei osattu katsoa asioita sidosryhmien kannalta, vaan vietiin yleisötilaisuuksiin esim. yksityiskohtaisia AUTOCAD suunnitelmakuvia ramppinumeroin ja kaarresätein varustettuna. Suunnittelijat kokivat tilaisuudet mahdollisuutena esitellä taitojaan ja unohtivat mitä sidosryhmät ymmärtävät suunnittelusta.*



Kuva 7: Pasilanväylän yleissuunnitelmasta tehty pienoismalli

Vuoropuhelun tarjoamia mahdollisuuksia ei hyödynnetty

- *Vuoropuhelukurssin opit unohdettiin ja kun niistä yritettiin muistuttaa, asiaan ei suhtauduttu vakavasti*

Havainnollistamista olisi pitänyt tehdä enemmän ja rohkeammin

- *Havainnekuvia, animaatioita ja pienoismalli tehtiin vasta valmiista suunnitelmasta. Pasilanväylän tyyppisessä suunnittelussa, jossa väylän paikka ei voi juurikaan liikkua, voitaisiin havainnollistamista tehdä huomattavasti aikaisemmin. Tämä tekisi suunnitelman ymmärtämisen helpommaksi ja toisi keskusteluun uusia näkökulmia. Suunnittelun aikana esitettävien kuvien ei tarvitsisi olla viimeistelyjä.*

Lehdistösuhteisiin olisi pitänyt panostaa enemmän

- *Vuoropuhelukurssilla käytiin yksityiskohtaisesti läpi mediasuhteita, joten projektilla oli hyvä pohja asian hoitamiseen. Käytännössä asia ei kuitenkaan toiminut. Lehdistöön sai ottaa yhteyttä vasta kun siihen oli myönnetty lupa esim. projektiryhmän toimesta. Lehdistösuhteita hoidettiin myös monesta paikasta sen sijaan, että asia olisi hoidettu kokonaisvaltaisesti.*
- *Tiedotustilaisuuksia järjestettiin 2,5 vuotta kestäneen yleissuunnittelun aikana vain kaksi: yksi suunnittelun alussa ja toinen suunnittelun valmistuttua sen julkistamistilaisuudessa.*

Suunnittelussa olisi tarvittu aikalisa, kun havaittiin yhteiskunnassa tapahtuvat suuret muutokset

- *Suunnittelu eteni ennalta sovitulla tavalla, vaikka sen olisi pitänyt sopeutua muuttuneisiin olosuhteisiin. Kalliit ratkaisut olisi pitänyt unohtaa ja etsiä halvempia sen sijaan.*
- *Suunnittelu ei seurannut aikaansa. Suunnittelu meni eteenpäin kuin pikajuna, vaikka se olisi pitänyt pysäyttää taloudellisen tilanteen muuttuessa sille epäsuotuisaksi.*

Pasilanväylää suunniteltiin ratkaisuksi ongelmaan, jota kaikki sidosryhmät eivät pitäneet ongelmana

- *On mahdotonta saada ihmisten hyväksyntää hankkeelle, jota ei pidetä tarpeellisena. Poikittaisliikenteen puutteelliset yhteydet ja asuntokatuojen ruuhkautuminen ovat ongelmia niille, jotka asuvat ja liikkuvat alueella, mutta hankkeen perusteleminen muille vaati enemmän työtä. Suunnittelun loppuvaiheessa myös joukko alueen asukkaita (Pikku-Huopalahti) alkoi epäillä ongelman olemassa oloa. Hankkeen perusteleamiseen ja ongelma-kuvaukseen olisi pitänyt panostaa enemmän projektin alkuvaiheessa ja asia olisi pitänyt pitää mukana koko yleissuunnittelun ajan.*

Suunnittelualueelle rakennettiin uusi asuntoalue (Pikku-Huopalahti) suunnittelun aikana

- *Pasilanväylän yleissuunnittelun alussa Pikku-Huopalahteen olivat muuttaneet vasta ensimmäiset asukkaat, mutta asukasmäärä kasvoi jyrkästi suunnittelun aikana. Alueelle muutti aktiivisia ihmisiä, jotka alkoivat vastustaa hanketta ja pitivät sitä uhkana asuinalueelleen. Tätä aluetta varten olisi pitänyt suunnitella omia vuoropuhelutoimia.*

Luottamusmiehet

Johtoryhmässä olisi pitänyt olla luottamusmiehiä

- *Luottamusmiesten mielestä virkamiehet saivat kohtuuttomasti valtaa. Suunnitteluhankkeiden johtoryhmissä tulisi olla mukana edustajat eri valtuustoryhmistä. Näiden henkilöiden tulisi olla valmiita osallistumaan myös yleisötilaisuuksiin. Isompien suunnittelun välipäätösten tulisi kulkea kaupunginhallituksen kautta.*

4. JOHTOPÄÄTÖKSET

4.1 Pasilanväylän vuoropuhelusta saadut kokemukset

Tielaitoksella on pitkät perinteet yhteistyöstä eri viranomaistahojen kanssa. Suunnittelun aikana tämä yhteistyö on hoitunut pääasiallisesti siten, että viranomaistahojen edustajat on kutsuttu mukaan suunnittelua ohjaavaan hankeryhmään. Lisäksi on käyty tarvittava määrä neuvotteluja eri viranomaisten ja maanomistajien kanssa.

Viime vuosina tielaitoksen tapa viedä hankkeita eteenpäin on kuitenkin muuttunut ja mukaan ovat tulleet asukkaat, kansalaisjärjestöt, elinkeinoelämä ja eri etujärjestöt. Tätä eri osapuolet huomioivaa vuoropuhelua on kokeiltu muutamissa hankkeissa kuten Pasilanväylän yleissuunnittelussa. Vuoropuhelu etsii vielä muotoaan, mutta saadut kokemukset osoittavat sen saaneen pääasiallisesti hyvän vastaanoton.

Tässä selvityksessä on pyritty kartoittamaan Pasilanväylän vuoropuhelussa ilmenneitä ongelmia, jotta ne voitaisiin välttää tai huomioida muiden hankkeiden vuoropuhelussa. On olennaista huomata, että suuri osa Pasilanväylän vuoropuhelun esilletuomista ongelmista on korjattavissa, jos siihen löytyy halua. Osa ongelmista on myös tulkittavissa toimintatavan uutuudesta johtuviksi. Pasilanväylän vuoropuhelu oli monella tapaa oppimisprosessi. Monet suunnittelussa mukana olleista väittivät vuoropuhelleensa jo kauan ennen Pasilanväylän yleissuunnittelua, mutta tämän suunnittelun yhteydessä toteutettu vuoropuhelu on kuitenkin eronnut aikaisemmista toteutustavoista. Yhteiskunnalliset olosuhteet olivat myös ratkaisevasti toisenlaisia Pasilanväylän suunnittelun aikana kuin esim. viisi vuotta aikaisemmin. Suomalaiset alkavat vähitellen tiedostaa mahdollisuutensa vaikuttaa asioihin, eivätkä vain tyydy seuraamaan sivusta tapahtumien kulkua. Toisaalta myös yleinen suhtautuminen uusien teiden rakentamiseen on muuttunut kielteisemmäksi, kun ympäristöasiat ovat tulleet korostetusti esille.

On vaikea arvioida olisiko yleissuunnitelman kohtalo ollut toisenlainen, vaikka luvussa 3 esitetyt ongelmat olisi pystytty välttämään. Ehkä luottamusmiehet olisivat sitoutuneet hankkeeseen paremmin, jos he olisivat olleet mukana suunnittelussa tai hankkeen luonne olisi saattanut muuttua uutta taloudellista tilannetta vastaavaksi. Luottamusmiesten osallistuminen olisi voinut vaikuttaa myös vastustajien suhtautumiseen.

Yksi suurimmista syistä Pasilanväylän yleissuunnittelun aikana esiintyneisiin ongelmiin on vuoropuhelun liittäminen vanhakantaiseen suunnitteluprosessiin. Suunnitteluorganisaatiosta tehtiin neliportainen (johto-, hanke-, projekti- ja asiantuntijaryhmät), mikä merkitsi sitä, että asioiden käsittely vei kohtuuttomasti aikaa ja organisaatio oli jäykkä vuoropuhelun kautta tulleille muutoksille. Suunnitteluprosessin toiminnan ymmärtäminen oli vaikeaa jopa siihen osallistuville. Organisaatiosta tehtiin näin moniportainen, jotta siihen saataisiin mukaan mahdollisimman laaja Helsingin kaupungin virastojen edustus ja tätä kautta saataisiin eri virkamiehet sitoutumaan hankkeeseen. Tämä ei kuitenkaan toiminut käytännössä. Siinä vaiheessa kun päätettiin käyttää vuoropuhelua, olisi pitänyt antaa sen vaikuttaa myös tekniseen työohjelmaan. Ehkä tähän ei ollut valmiuksia tai ehkä tarve tiedostettiin, mutta ei tiedetty miten asia toteutettaisiin käytännössä.

Toimintatapojen muuttaminen vaatii tietoista toimintaa; se ei tapahdu itsestään. Muuttuminen on erityisen vaikeaa kokeneille suunnittelijoille ja virkamiehille. Pohjimiltaan muutoksen läpivieminen on kuitenkin riippuvainen asennoitumisesta ja

halusta muuttaa sitä. Pasilanväylän yleissuunnittelussa oltiin valmiita muuttamaan toimintatapoja, mutta asia ei konkretisoitunut riittävästi. Suunnittelun aikana järjestettiin yleisötilaisuuksia ja toimitettiin tiedotuslehteä, mutta toiminta perustui pitkälti vanhaan ja tuttuun rutiiniin. Suunnittelussa pitäydettiin myös liiaksi niissä vuoropuhelutekniikoissa, joilla vuoropuhelu käynnistettiin, sen sijaan että tekniikoita olisi suunnittelun kuluessa vaihdettu paremmin tilannetta vastaavaksi.

Pasilanväylän vuoropuhelussa oli ongelmia sekä yksisuuntaisissa tiedottamista koskeissa tekniikoissa että kaksisuuntaisissa vuorovaikutteisissa tekniikoissa. Useimmiten ongelmia aiheuttavat vain kaksisuuntaiset tekniikat. Tiedottaminen hallitaan paremmin, koska siitä on enemmän kokemusta. Vuorovaikutteisissa tekniikoissa tuottaa eniten ongelmia eri osapuolien mukaansaaminen, palautteen huomioon ottaminen, eri ryhmien näkökantojen yhteensovittaminen ja aineiston ymmärrettävyys.

Vuoropuhelun menestyksekkäs toteuttaminen vaatii panostamista avoimuuteen: suunnittelun on tapahduttava "akvaariossa." Tähän avoimuuteen ei oltu vielä valmiita, vaan projektia vietiin pitkälti eteenpäin vanhalla tyylillä. Ehkä yhtenä ongelmana oli myös hankkeen koko. Suunniteltiin Suomen toistaiseksi suurinta tiehanketta, eikä uskallettu ottaa riskiä kokeilla uutta, vaikka se olisi tässä tapauksessa ehkä kannattanut. Tämä koskee hankkeen organisointia ja ennen kaikkea vuoropuhelun toteuttamista, organisaatio ei hyödyntänyt vuoropuhelusta saamiaan kokemuksia eikä muuttanut toimintaansa kokemustensa ja tilanteen edellyttämällä tavalla.

Jatkossa pitäisi kiinnittää entistä enemmän huomiota hankkeiden perusteluihin ja tavoitteisiin. Jos ihmiset eivät koe tien rakentamista ratkaisuksi todelliseen ongelmaan, on heidän tukensa saaminen vaikeaa. Jos suunnittelijalla on hyvät perustelut jonkin hankkeen toteuttamiselle, hänen täytyy saattaa ne ymmärrettävään muotoon ja viestiä ne yleisölle. Enää ei riitä, että suunnittelijat ja virkamieskunta pitävät hanketta järkevänä ja tarpeellisena.

Projekteista on pyrittävä tekemään järkeviä kokonaisuuksia. Esim. Pasilanväylän tapauksessa olisi kaivattu kokonaisvaltaisempaa kaupungin liikenneongelmien tarkastelua, lähinnä liikennejärjestelmätason tarkastelua. Tavalliselle kansalaisille suunnittelurajaukset tuntuvat usein luonnottomilta. Suunnittelun keskittäminen ainoastaan Pasilanväylän käytävään vähensi omalta osaltaan ihmisten kiinnostusta hankkeeseen. Ihmiset turhautuivat huomatessaan Pasilanväylän ratkaisevan vain osan lähiympäristönsä ongelmista ja joissain tapauksissa siirtävän niitä lähemmäksi. Toisaalta jos suunnittelualuetta olisi laajennettu, siitä olisi helposti tullut hallitsematon kokonaisuus.

On hyväksyttävä se tosiasia, että vain pieni osa hankkeen välittömällä vaikutusalueella asuvista osallistuu suunnitteluun. Erityistä huomiota on sen sijaan kiinnitettävä eri osallistumisen tasoille sijoittuvien ihmisten tavoittamiseen, jotta he voivat itse päättää miten osallistuvat tai seuraavat hanketta. Eri ihmiset aktivoituvat eri tavoin. Heidän herättämiseensä tarvitaan useita keinoja.

Liitteenä olevaa Lorenz Aggensin käyttämää jaottelua mukaillen, suunnitteluun apaattisesti suhtautuvat tai sen seuraamiseen tyytyvät ovat yhtä lailla osallistujia kuin muutkin kansalaiset; he ovat vain tiettyssä vaiheessa valinneet tämän roolin. He voivat muuttaa valintaansa.

Ne kansalaiset, jotka osallistuvat tilaisuuksissa käytäviin keskusteluihin, kääntyvät suunnittelijan puoleen tai kirjoittavat yleisönosastoon, ovat jo itse asiassa siirtyneet seuraajan tai kommentoijan asemasta neuvonantajan asemaan. On virhe, jos suunit-

teluorganisaatio käsittelee heitä tai heidän näkemyksiään "tavanomaisena mielipiteen-ilmauksena".

On myös otettava huomioon, että työntekijän tai konsensuksen rajentajan rooli, sellaisena kuin Aggens ne kuvaa, ei missään nimessä ole sidottu muodolliseen asemaan. Joskin kannattamansa hankkeen puolesta aktiivisesti työtä tekevä vapaaehtoinen on USAssa huomattavasti yleisempi ilmiö kuin Suomessa, sen voi odottaa yleistyvän meilläkin - ellei suunnitteluorganisaatio oman kankeutensa takia sulje sitä pois.

Pasilanväylän vuoropuhelussa luovutettiin liian aikaisin mitä tulee vuoropuheluun vastustajien kanssa. Hankkeen toteuttaminen tai toteuttamatta jättäminen hän riippuu juuri vastustajien mielipiteistä; suostuvatko he hankkeen toteuttamiseen vai kaatavatko he sen? Vastustajat ovat hankkeessa näkyvä, äänekäs joukko. Tosin he voivat pysytellä ensin hiljaa piilossa, jotta heidän ei tarvitsisi sitoutua hankkeeseen. Yleensä tämän hiljaiselon jälkeen alkaa äänekäs vastustus ennemmin tai myöhemmin. Tästä syystä olisikin tärkeää kartoittaa vastustajat mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Hankkeen puoltajat sen sijaan muodostavat yleensä hiljaisen ryhmän, joka vaivautuu tekemään huomattavasti vähemmän työtä hankkeen eteen. Hankkeen puoltajien osallistuminen on tärkeää lähinnä siksi, että saadaan erilaiset näkökannat esille ja eri osapuolien, varsinkin hankkeen vastustajien tietoon. Kun eri näkökannat ovat tiedossa, voidaan alkaa sovittaa näkökantoja ja etsiä ratkaisua, jonka suurin osa voi hyväksyä.

Vuoropuhelun kautta saatu palaute ja ihmisten suhtautuminen hankkeeseen oli kirjattu yleissuunnitelma-raporttiin, mutta päättäjät eivät näyttäneet huomioivan sitä päätöksenteossa. Tämä on yksi niistä asioista, joita täytyy kehittää. Vuoropuhelu ei saa jäädä vain siihen, että osa sen kautta esille tulleista asioista huomioidaan suunnittelussa. Päättäjille tulisi välittyä kokonaiskuva vuoropuhelusta ja sen kautta esille tulleista asioista. Luottamusmiesten osallistuminen vuoropuheluun helpottaisi tätä asiaa. Hankkeen vastustajat olivat tiiviisti yhteydessä päättäjiin Pasilanväylän yleissuunnitelman käsittelyn aikana. Vastustajat eivät kokeneet tulleen kuulluiksi ja huomioidetuiksi projektin taholta, jolloin he kääntyivät suoraan päättäjien puoleen.

Suunnitelmien havainnollistamisessa olisi ollut paljon toivomisen varaa Pasilanväylän yleissuunnittelussa ja sama koskee monia muitakin hankkeita. Tarvittavat menetelmät alkavat olla olemassa, mutta suunnittelijat suhtautuvat edelleen kielteisesti kesken-eräisten suunnitelmien havainnollistamiseen tai jos siihen suostutaan, kuvista tehdään liian valmiin näköisiä. Luonnosvaiheessa olevien suunnitelmien, vaihtoehtoisten ratkaisujen ym. havainnollistaminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta intressiryhmät pystyisivät saamaan selkeän kuvan esitettävästä ratkaisusta ja sen vaikutuksista ja pystyisivät tätä kautta kommentoimaan sitä.

4.2 Ongelmia, joihin ei voida vaikuttaa yksittäisen projektin tasolla

Seuraavassa on listattu ongelmia, joihin vaikuttaminen on mahdotonta yksittäisen projektin tasolla. Muutoksia on kuitenkin mahdollista saada aikaan pidemmällä aikavälillä. Nämä ongelmat on listattu erikseen siitä syystä, että niiden olemassaolo ja vaikutus otettaisiin huomioon hankkeiden vuoropuhelua suunniteltaessa ja toteutettaessa.

Suomalainen päätöksentekojärjestelmä

- liikennepoliittisista kysymyksistä ei käydä laajaa keskustelua
- virkamiehet valmistelevat ja luottamusmiehet päättävät. Tätä perinteistä kaavaa ei ole helppo muuttaa siihen suuntaan, että virkamiehet tiivistäisivät yhteistyötään päättäjien kanssa ja luovuttaisivat osan valmisteluvallastaan ottamalla luottamusmiehiä mukaan esim. hanketta ohjaavaan johto- tai hankeryhmään. "Rutiinipäätöksenteon" siirtyessä yhä suuremmassa määrin luottamuselimistä virastoihin, luottamusmiesten osallistuminen tärkeiden päätösten valmisteluun käy yhä olennaisemmaksi. Muutoin päädytään tilanteeseen, jossa valitut elimet tekevät periaateratkaisujaan vailla tietoa siitä, mitä ne merkitsevät, ja vailla valvontaa sen suhteen, miten virastopäätöksenteko periaatteita noudattaa. Perinteinen "valmistelu-esittely-päätöksenteko" -malli toimii vain niin kauan kuin liki kaikki asiat tuodaan luottamuselinten päätettäväksi, jolloin valvonta hoituu kunkin päätöksen kautta. Uusi tapa päättää asioita vaatii uuden tavan valmistella niitä.
- jos luottamusmiehet eivät ole mukana suunnittelussa, heitä ei saa mukaan myöskään vuoropuheluun. Hankeryhmässä mukanaoleva luottamusmies on valmiimpi myös laajaan eri kansalaispiirit huomioivana vuoropuheluun edellyttäen, ettei hänen tarvitse ottaa vuoropuhelussa kantaa asioihin, vaan hän voi olla mukana kuuntelemassa ja keskustelemassa.
- Monet tiehankkeet ovat syntyneet yksittäisen kansanedustajan lobbauksen tuloksena ja ovat työllisyys- ja aluepolitiikkaa. Kun hankkeen rahoitus on varmistunut, ei siihen kansalaisten mielestä enää voi vaikuttaa, vaikka hankkeen suunnittelu olisikin kesken.

Naisille teihin investoiminen on ongelma

- on kyse arvoista ja asenteista, joiden muuttaminen ei ole helppoa. Naiset arvostavat hyviä liikenneyhteyksiä siinä kuin miehetkin, mutta teiden rakentaminen on naisten arvojärjestyksessä kaukana kärkisijoilta. Tämä on korostunut entisestään laman aikana, kun on jouduttu tinkimään jopa perusasioista.
- tien rakentamistarve tulee perustella naisille paremmin kuin miehille; pelkkä viittaus tielaitoksen pitkän aikavälin tienrakennusohjelmiin tai liikenneennusteen arvioimaan liikenteen kasvuun ei riitä.
- hankkeita suunnitellaan ja toteutetaan pitkälti miesten ehdoilla. Suunnitteluun pitäisi saada mukaan enemmän naisia ja suunnitelmista tiedottamisessa ja vuoropuhelussa pitäisi tuoda paremmin esille sukupuolten erilaiset arvot ja asenteet sekä tavat lähestyä asioita.
- naisten osallistumiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota esim. joukkoliikennehankkeissa, koska enemmistö joukkoliikenteen käyttäjistä on naisia

Perheettömät ovat perheellisiä vähemmän kiinnostuneita tiehankkeista

- perheettömillä on vähemmän autoja kuin perheellisillä ja siksi he käyttävät teitä vähemmän. Asiasta, joka ei vaikuta omaan elämään millään tavalla on vaikea kiinnostua.

Pienituloiset, vähän koulutetut ihmiset eivät ole kiinnostuneita tiehankkeista

- pienituloisilla on vähemmän autoja kuin keski- ja suurituloisilla
- vähän koulutetut ihmiset ovat koulutetumpia ihmisiä vähemmän kiinnostuneita vaikuttamaan asioihin ja kokevat vaikutusmahdollisuutensa pienempinä. Toisaalta tiesuunnitelmien kommentoiminen on vaatinut suhteellisen korkeaa koulutusta suunnitelmien vaikeusasteesta johtuen. Pienituloisissakin on korkean koulutuksen saaneita henkilöitä, mutta heidän suhteellinen osuutensa on pienempi kuin muissa tuloluokissa

Osallistujien suunnittelua koskevien tiedollisten valmiuksien lisääminen

- vaatii resursseja
- suunnittelun monet prosessit ovat jo pitkään olleet olennainen osa päätöksenteon valmistelua. Peruskoulussa opetetaan, miten eduskunta tai kunnanvaltuusto tekevät päätöksiään, muttei sitä, miten päätösten perusta syntyy suunnitelmien ja niiden käsittelyn kautta. Eräät järjestöt ovat pyrkineet täyttämään tätä aukkoa (vrt. mm. "Ympäristö on terveytemme voit vaikuttaa lähiympäristösi", Folkhälsan 1994), mutta päävastuu suunnittelutietoisuuden kehittämisestä lienee niillä, jotka suunnittelevat hankkeita tai kehittävät koko järjestelmää siis tässä tapauksessa esimerkiksi tielaitoksella, asianomaisella kunnalla, liikenne- ja ympäristöministeriöllä.

5. LAATUJÄRJESTELMÄ JA VUOROPUHELU

Tiennä suunnittelun laatuja järjestelmän yleissuunnitelmaa koskeissa toimintaohjeissa on lista asioista, joiden tulisi sisältyä sidosryhmätyöskentelyyn ja tiedottamiseen. Lista ei kuitenkaan välttämättä painotu vuoropuhelun ongelmakohtiin, joilla on ratkaiseva merkitys vuoropuhelun onnistumiselle. Seuraavassa on ehdotus yksityiskohtaisemmaksi tarkistuslistaksi. Lista koostuu joukosta kysymyksiä, jotka ovat vuoropuhelun tavoitteiden kannalta olennaisia. Kysymykset pohjautuvat Pasilanväylän vuoropuhelussa esilletulleisiin ongelmiin.

Käytössä olevassa laatuja järjestelmässä sidosryhmätyöskentelyä ja tiedottamista koskeva laadunvarmistuskortti on ainoastaan yleissuunnittelun toimintaohjeissa. Vastavaanlainen kortti tarvitaan myös tiesuunnittelua varten. Kortin sisältö vaihtelisi sen mukaan onko aiemmissa suunnitteluvaiheissa tehty vuoropuhelua.

Vuoropuhelun luonteen vuoksi vuoropuhelun laadun arvioinnissa korostuu laadunvarmistuskortin "huomautuksia"-sarakkeen merkitys. Laatuvaastaavan on pystyttävä arvioimaan vuoropuhelua viitekehityksessään ja antamaan tarvittaessa ohjeita virheiden tai puutteellisuuden korjaamiseksi.

Vuoropuhelun laadun arvioimisen tekee muita suunnittelun osa-alueita ongelmallisemmaksi se, että projektin kautta välittyvä kuva on ainoastaan yksi todellisuus. Sidosryhmien käsitys esim. vuoropuhelun riittävydestä ja laajuudesta voi olla toinen. Laatuvaastaavan tulisikin yrittää arvioida vuoropuhelua myös sidos- ja intressiryhmien kannalta.

5.1 Vuoropuhelussa tarkistettavia asioita

Luottamusmiesten osallistuminen

Miten luottamusmiehet on kytketty suunnitteluun?

- Ovatko luottamusmiehet edustettuina esim. hankeryhmässä vai informoidaanko heitä muuten?
- Miten luottamusmiehet osallistuvat muuhun vuoropuheluun? Ovatko he mukana esim. yleisötilaisuuksissa?
- Onko suunnittelijoilla mahdollisuus keskustella luottamusmiesten kanssa?
- Sitoutuvatko luottamusmiehet vuoropuheluun? Ottavatko huomioon päätöksissään?

Sidosryhmien ja heidän kauttaan esille tulevien asioiden kartoittaminen

- Mitkä ovat hankkeen sidosryhmät?
- Mitä asioita heidän oletetaan ottavan esille vuoropuhelussa?
- Ketkä vastustavat hanketta?
- Tarvitaanko hankkeessa erityisjärjestelyjä tiettyjen ryhmien, esim. naisten, perheettömien tai pienituloisten aktivoimiseksi?

Vuoropuhelu suunnitteluprosessin osana

- Mihin vuoropuhelulla pyritään? Mitkä ovat sen tavoitteet?

Ohjaako vuoropuhelu suunnittelua vai toimiiko vuoropuhelu muun suunnittelun ehdoilla?

- Onko vuoropuhelulle ja asioiden kypsyttelylle varattu riittävästi aikaa?
- Voiko työohjelmaa muuttaa työn kuluessa?

Onko 0-vaihtoehto esitetty riittäväällä tarkkuudella? Toisin sanoen, pystyvätkö sidosryhmät muodostamaan esitetyn aineiston perusteella kuvan tilanteesta, joka syntyi ellei hanketta toteuteta?

Onko vuoropuhelu oma kokonaisuutensa vai onko se osa suunnittelua?

- Onko vuoropuhelu koordinoitu osaksi suunnittelua ja ympäristövaikutusten arviointia? Miten asia on hoidettu?
- Miten eri osa-alueiden suunnittelijat pidetään ajantasalla vuoropuhelua koskevista asioista?

Vuoropuheluohjelma ja sen painopisteet

Keskittyykö vuoropuheluohjelma niihin tekniikoihin, jotka tunnetaan entuudestaan vai onko tekniikat valittu tämän projektin ongelmien ja tavoitteiden mukaan?

- Edesauttavatko vuoropuhelussa käytettävät tekniikat hankkeelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista?
- Onko vuoropuhelun laajuus yhteensopiva hankkeen tavoitteiden kanssa?
- Millaisissa paikoissa yleisötilaisuudet järjestetään?
- Mitkä ovat käytettävissä olevat resurssit?
- Onko vuoropuheluohjelma suunniteltu siten, että tekniikoita voidaan muuttaa, jos olosuhteet muuttuvat?
- Osataanko vuoropuhelussa tulkita muuttuvat tilanteet ja reagoida niihin?

Mitkä ovat ne asiat, jotka tulee ottaa esille vuoropuhelussa?

- Ovatko esim. hankeperustelut ja hankkeen tavoitteet ja lähtökohdat selviä sidosryhmille?
- Kokevatko sidosryhmät, että hanke tuo ratkaisun todelliseen ongelmaan?
- Voidaanko mennä suoraan esim. liittymäratkaisuja koskevaan keskusteluun vai pitääkö vuoropuhelussa keskittyä ensin hankkeen tavoitteisiin ja lähtökohtiin?

Millä tavalla järjestetään vuoropuhelu vastustajien kanssa?

Mikä on vuoropuhelun aikataulu?

Onko sidosryhmille kerrottu mihin he voivat tämän suunnitteluvaiheen aikana vaikuttaa ja mihin asioihin heiltä toivotaan palautetta?

Vuoropuhelun tekniikoihin liittyviä erityispiirteitä

Projektitila

- Jos projektitila on yksi vuoropuhelussa käytettävistä tekniikoista, miten valitset sijainniltaan sopivan tilan? Onko tilan sijainti valittu mahdollista työmaatoimistoa silmälläpitäen vai onko tilan valinnassa ollut ratkaisevana tekijänä tilan keskeinen sijainti sidosryhmien kulkureitteihin nähden?

Tiedotuslehti

- Onko lehti selkeä ja helppolukuinen?
- Onko lehdessä eri osapuolien kirjoituksia?
- Pyrkiikö lehti antamaan objektiivista tietoa hankkeesta?
- Onko lehden jakelu riittävän laaja?
- Käytetäänkö lehteä tiedon jakamiseen vai onko se myös keskustelufoorumi? Jos lehden tavoitteena on toimia myös keskustelufoorumina, ilmestyykö se riittävän usein (esim. joka 3. kuukausi), jotta keskustelua voidana ylläpitää?

Avoimet ovet -tilaisuudet

- Onko tilaisuuksista ilmoitettu riittävän laajasti?
- Millä tavalla sidosryhmien antama palaute kirjataan tilaisuuksissa?
- Lähestyvätkö sidosryhmien edustajat suunnittelijoita halutessaan keskustella heidän kanssaan vai vaatiiko tilanne sitä, että suunnittelijat menevät tarjoamaan apuaan ja kysymään mielipiteitä?
- Onko tilaisuuksissa paikalla riittävä määrä suunnittelijoita?
- Onko mahdollista, että tilaisuudessa on samanaikaisesti paikalla niin paljon ihmisiä, että he joutuvat jonottamaan vuoroaan keskustellakseen suunnittelijan kanssa eli tarvitaanko tällaisissa tilanteissa esim. lyhyitä esittelyjä?

Tiedottamisen rooli

Mitkä ovat ne asiat, jotka vuoropuhelussa ja tiedottamisessa tulee ottaa esille ja joihin tulee panostaa?

Miten tiedottaminen hoidetaan käytännössä? (kuka, milloin, mitä miksi)

- Miten huolehditaan siitä, että kaikki tietoa tarvitsevat saavat sitä ja, että jaettava tieto on objektiivista?
- Millä tavalla eri sidosryhmät saavat tietoa hankkeesta?
- Miten tiedotusvälineet saavat hanketta koskevat tietonsa?
- Milloin pidetään tiedotustilaisuuksia?
- Mihin tiedotusvälineisiin pidetään yhteyttä?
- Kuka vastaa yleisönosastokirjoituksiin?

Minkälainen kuva hankkeesta välittyy julkisuuteen?

- Annetaanko hankkeesta liian subjektiivinen kuva vai onko se objektiivinen?
- Miten julkisuuteen välitetään kuva rehellisestä ja avoimesta suunnitteluprosessista?
- Viestivätkö kaikki projektin edustajat samansuuntaisesti?

Onko hankkeen postituslista riittävän laaja?

- Millä tavalla postituslista on tehty? Perustuuko se hankkeen edustajien keräämään aineistoon vai sidosryhmien edustajien ilmoittautumisiin?
- Täydennetäänkö listaa työn aikana?
- Annetaanko listalla olla myös ne, jotka eivät osallistu aktiivisesti esim. yleisötilaisuuksiin vai karsitaanko nämä henkilöt pois työn kuluessa?

Havainnollistaminen

Mihin toimenpiteisiin on ryhdytty, jotta vuoropuheluaineistosta saataisiin havainnollista ja ymmärrettävää?

- Missä vaiheessa suunnittelua havainnollistetaan?
- Mitä havainnollistamismenetelmiä käytetään?
- Testataanko aineiston ymmärrettävyyttä muun kuin teknisen koulutuksen saaneella henkilöllä?
- Onko aineisto riittävän suuressa koossa (tekstin luettavuus, kuvien selkeys ym.)?

Sidosryhmiltä saatava palaute

Millä tavalla kerään palautetta sidosryhmiltä?

- miten saatu palaute huomioidaan suunnittelussa?
- miten jonkin palautteen huomioonottamattomuus perustellaan?
- miten sidosryhmille kerrotaan palautteen huomioimisesta?

KIRJALLISUUS

- /1/ Anne Kuismin (1994) Kansalaisten ja suunnittelijoiden vuoropuhelu Pasilanväylän yleissuunnittelussa. Tielaitoksen selvityksiä 20/1994. Helsinki.
- /2/ Ajomaa, H., Kantola, T. & Simojoki, T. (1993) Kansalaisten osallistuminen liikennepolitiikassa. Pasilanväylän yleissuunnittelun arviointi. Helsingin kaupungin tietokeskuksen keskustelualoitteita 1993:5. Helsinki.
- /3/ Lorenz Aggens. The Practitioner (1994). International Association of Public Participation Practitioners (2/1994). Portland, Oregon, USA. Artikkelin tiivistelmä seuraavassa julkaisussa ilmestyneestä artikkelista: Lorenz Aggens. The 10-Year Reader in Public Involvement. The institute for Water Resources of the U.S. Army Corps of Engineers.

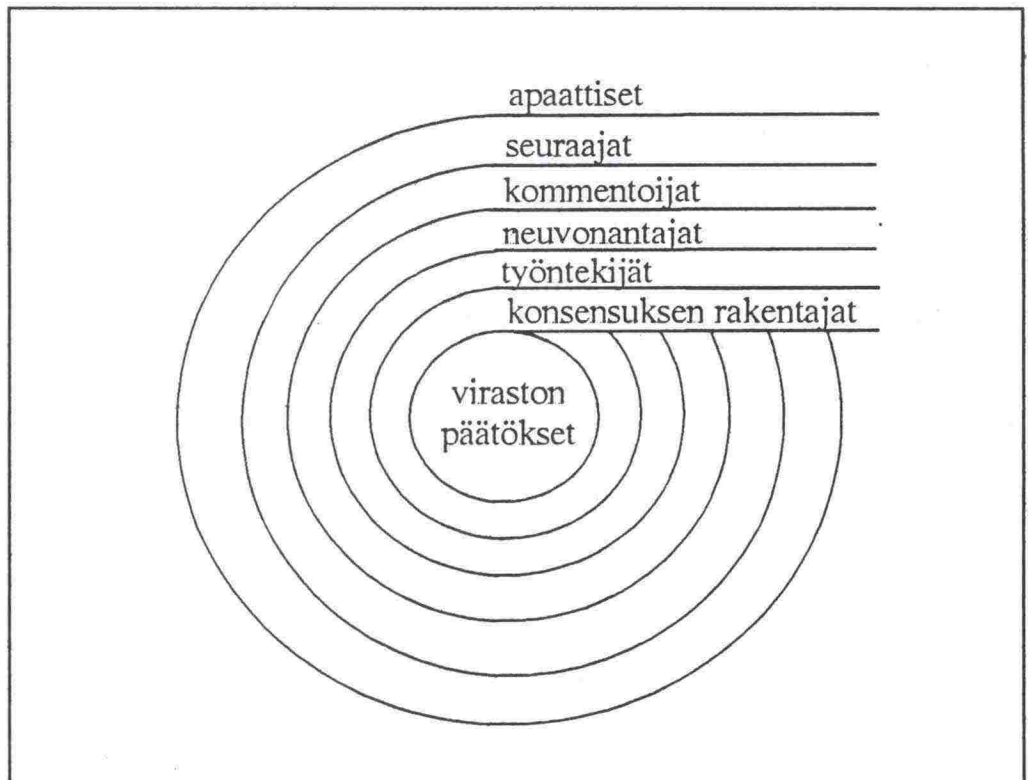
LIITE 1

Osallistumisen tasot

Tämä teksti on käännös Lorenz Aggensin /3/ kirjoittamasta artikkelista. Käännöksen on tehnyt Tuija Halonen.

Apaattiset

Spiraalin uloimmalle kehälle sijoittuvia voidaan luonnehtia sanalla välinpitämättömät. Apaattiset eivät ole tietämättömiä siitä mitä tapahtuu eivätkä he ole yllättyneitä hankkeesta tai politiikan muuttamista koskevasta ehdotuksesta. He ovat kuitenkin valinneet olla osallistumatta, mikä on yksi osallistumisen muoto. He itse asiassa sanovat, että teillä on lupa edetä ilman minua. Kun hankkeella on vaikutuksia laajoihin ihmismääriin, suuren joukon päätös olla osallistumatta voi olla päätöksenteon kannalta kriittinen tekijä. Jotta hanketta johtava laitos tai virasto voisi olettaa, että sillä on lupa edetä, kahden ehdon täytyy täyttyä. Ensimmäiseksi vuoropuheluohjelman täytyy olla riittävä esittäessään hankkeen tavoitteet ja perustelut sekä todennäköiset vaikutukset. Toiseksi hankkeen täytyy luoda osallistumismahdollisuudet henkilöille tai intressiryhmille, jotka katsovat osallistumisen olevan oman etunsa mukaista.



Kuva 7: Osallistumisen tasot

Seuraajat

Seuraajat ovat paikalla valvomassa. On vaikea sanoa kuinka paljon heitä on ja ketä he ovat. Seuraajat sanovat hyvin vähän tai eivät mitään projektihenkilökunnalle. He saattavat vain seurata projektin tiedotteita tai vastineita kysymyksiin. He saattavat seurata vain omasta kiinnostuksestaan, tai he saattavat raportoida havainnoistaan

muille valtion laitoksille, kansalaisliikkeille tai muille erityisintressiryhmille. Kun projektit karsivat postituslistoiltaan ne, jotka eivät näytä osallistuvan aktiivisesti, he poistavat tämän osallistumisen tason. Kun seuraajat raportoivat hankkeesta viiteryhmäleen, he tarvitsevat yksityiskohtaista ja ajantasalla olevaa tietoa vaihtoehtoista, vaikutustarkasteluista tai varsinaisista päätösehdotuksista. Jos seuraajat sanovat, että kaikki on OK, he saavuttavat jotain mitä virasto ei voi saavuttaa itse: luottamusta siihen miten asiat etenevät, mikä tulee luotettavien seuraajien arvioista. Apaattiset voivat olla jatkossakin hankkeen ulkopuolella. Toisaalta, seuraajan kehoitus osallistumiseen ja toimintaan voi aiheuttaa sellaisten ryhmien ja yksilöiden mukaantulon, joita aikaisemmin kutsuttiin apaattisiksi.

Kommentoijat

Kommentoijat sijoittuvat tasolle, jolla kiinnostuneet yksilöt voivat reagoida projektia koskeviin kysymyksiin tai ehdotuksiin, kun se sopii heille itselleen. Kommentoijat voivat työskennellä postin tai puhelimen välityksellä. Vuoropuheluohjelman tulisi mahdollistaa kaikkien projektin postituslistalla olevien mahdollisuus osallistua kommentoijana. Tämä voidaan saavuttaa useilla eri tekniikoilla: sanomalehdissä on julkaistu leikattavia kuponkeja ja ihmisiä kiinnostaviin asioihin on saatu tuhansia vastauksia. Hankkeissa on haastateltu tuhansia sellaisia ihmisiä, jotka ovat palauttaneet "kyllä" postikortin. Näissä haastatteluissa haastateltavia pyydettiin vastaamaan kannattavatko vai vastustavatko he tiettyä heille esitettyä projektista ja miksi. Jos projekti haluaa saavuttaa kommentoijat, sen täytyy lisätä ponnistelujaan sen verran, että luodaan kysymys- ja vastauskaavake, joka mahdollistaa kommentoijien osallistumisen silloin kun he itse sitä haluavat. Vastaavasti osallistujat voivat lisätä omaa osallistumistaan ja raportoida mielipiteensä. Tällä tavalla luodaan apaattisille ja seuraajille helppo tapa muuttua kommentoijiksi.

Neuvonantajajat

Tälle tasolle siirryttäessä tarvitaan huomattavasti enemmän panostusta sekä projektilta että osallistujilta. Projekti organisoii työryhmiä, järjestää kokouksia, järjestää tilat ja ehkä jopa tarjoilun, valmistaa erikoisaineistoa ja esittelyjä, pitää pöytäkirjaa kokouksista ja yleisesti ottaen toimii osallistujien kanssa tavalla, joka kannustaa heidän osallistumistaan myös tulevaisuudessa. Osallistujat lisäävät omaa panostaan samalla tavalla. He luopuvat muista menoistaan osallistuakseen kokouksiin, he valmistautuvat osallistumiseen perehtymällä asiaan ja keskustelemalla niiden tahojen kanssa, joiden intressiä he saattavat edustaa. He tarjoavat mielipiteitä, esittävät kysymyksiä, väittelevät muiden kanssa, keksivät, ideoivat ja arvioivat.

Neuvonantajajat ovat usein julkisten tai yksityisten organisaatioiden palkkalistoilla tai virkamiehiä. Näiden organisaatioiden osallistuminen neuvonantaviin komiteoihin on lähellä heidän normaalia toimintaansa. Neuvonantaviin komiteoihin tulisi kuitenkin jättää tilaa yksilöille, jotka eivät edusta organisoitunutta intressiä; ihmisille joihin projektilla on suorat kustannus- tai tulovaikutukset. Neuvonantajien hyvin tärkeä ominaisuus on heidän hyvin laaja kiinnostuksensa tai huolenaihe, joka täytyy kohdata vastaavalla projektin sitoutumisella ja yrityksellä edistää ja kannustaa neuvonantajien osallistumista. Jos vuoropuheluohjelman laatiminen alkaa ja loppuu neuvonantajatasolla, kommentoijien, seuraajien ja apaattisten tarpeet jätetään huomiotta tai aliarvioidaan ja laajemman kiinnostuksen omaavien ihmisten osallistumisesta saatavat hyödyt jäävät saamatta.

Työntekijät

On olemassa ihmisiä, joille päätös osallistumisesta merkitsee tiiviimpää osallistumista kuin neuvonantajien tapauksessa. Näiden henkilöiden mielestä heidän on välttämätöntä osallistua ideointiin ja ehdotusten tekemiseen kiinnostuksensa ja tietojensa vuoksi. Useimmat virastot ja laitokset ovat valmistautumattomia tai haluttomia tämän tasoiseen osallistumiseen. Tuotekehittelyn on katsottu olevan ammattitaitoisen henkilökunnan tehtävä. Intressiryhmät voivat olla mukana ongelmien, tavoitteiden ja tarpeiden määrittelyssä sekä vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten arvioinnissa. Viraston henkilökunnalta on suuri askel kohti osallistuvaa päätöksentekoa, jos he voivat luoda ilmapiirin, jossa he reagoivat ja neuvovat vapaaehtoisia työntekijöitä päätöksentekoon menevien ehdotusten tekemisessä tai työskentelevät rinta rinnan ihmisten kanssa, joiden ainoana korvauksena on viraston halu harkita heidän esittämiään ehdotuksia. Työntekijä-tasolla osallistuminen vaatii paljon aikaa ja panostusta osallistujilta ja viraston henkilökunnalta ja päätöksentekijöiltä laajaa sitoutumista siihen, että he suostuvat jakamaan viraston vaikutus- ja määräysvaltaa.

Konsensuksen rakentajat

Kansanäänestykset uuden koulun rakentamisesta, puistoalueen ostamisesta tai vesien puhdistuslaitoksen rakentamisesta ovat osallistumismahdollisuuksia, joissa useimmilla ihmisillä on ollut mahdollisuus olla suoraan vaikuttamassa päätöksentekoon. Nämä mahdollisuudet ovat kuitenkin usein osoittaneet, että enemmistö äänioikeutetuista antaa luvan edetä (tai säilyttää vallitseva tilanne).

Jotkut virastot tarjoavat osallistumismahdollisuuksia, jotka vaativat suurta kiinnostusta ja paljon energiaa. Silloin tällöin virasto antaa muutamille henkilöille, joille päätöksen vaikutukset ovat suuret, jotain sellaista, joka vastaa veto-oikeutta: "Jos tämän asuinalueen asukkaat eivät pidä suunnitelmastamme, niin me emme toteuta sitä." Positiivisempi tapa toimia tässä tilanteessa on ottaa ihmiset mukaan vuorovaikutteiseen ongelman ratkaisuun ja konsensuksen rakentamiseen. "Tämä virasto suunnittelee ja toteuttaa sen suunnitelman, jota asukasyhdistys suosittelee." Tällä osallistumisen tasolla tarvitaan paljon aikaa ja panostusta asiaan sekä viraston että niiden muutamien osallistujien osalta, joiden intressiä tällainen toiminta edistää.

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 11/1994 Radiometrysten tiiviysmittauslaitteiden käyttäminen päällysteiden tyhjätilamittauksiin. TIEL 3200222
- 12/1994 Jännitys- ja muodonmuutosmittaukset tierakenteessa 1992-1993; Roudan sulamisen simulointi, pohjaveden pinnan vaikutus korkeassa lämpötilassa ja päällysteen reunan vaikutus. TIEL 3200223
- 13/1994 Kotitalouksien henkilöauton omistus ja käyttö vuonna 1990. TIEL 3200224
- 14/1994 Tienvarsien ja -luiskien niitto ja vesakonraivaus. Tuotannon palvelukeskus, Kuopion kehitysyksikkö
- 15/1994 Kestävä kehitys ja kaupunkirakenne - urbaani palapeli. TIEL 3200225
- 16/1994 Päällysteiden kulutuskestävyyttä mittaavien sivurullakuluslaitteiden vertailututkimus. TIEL 3200226
- 17/1994 Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus; Vaikutusten arviointia pääkaupunkiseudun MEPLAN-koemallilla. TIEL 3200227
- 18/1994 Liikenne palvelee ja muuttaa yhdyskuntaa - maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus. TIEL 3200228
- 19/1994 Kelin kokemisen, rengaskunnon ja rengastyypin vaikutus nopeuskäyttäytymiseen. TIEL 3200229
- 20/1994 Kansalaisten ja suunnittelijoiden vuoropuhelu Pasilanväylän yleissuunnittelussa. TIEL 3200230
- 21/1994 HOV-ratkaisut; Liikenteen hallintaprojekti S6. TIEL 3200231
- 22/1994 Nopeus-liikennefunktioiden muodostaminen LAM-aineistosta. TIEL 3200232
- 23/1994 Selvitys tavanomaisen risteys- tai vesistö sillan rakennuttamisesta. TIEL 320233
- 24/1994 Tien pohja- ja päällysrakenteet - tutkimusohjelma (TPPT); Työn toiminta- ja laatusuunnitelma vuodelle 1994. TIEL 3200234
- 25/1994 Bitumistabilointi. TIEL 3200235
- 26/1994 Meluntorjunta ja tieympäristörakenteet kaupunkikuvassa; Tutustumismatka Ranskaan ja Espanjaan. TIEL 3200236
- 28/1994 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet: Vuoden 1993 kuormituskokeet. TIEL 3200238
- 29/1994 Kokeneiden ja kokemattomien kuljettajien tilanteen hallinta eräissä liikennetilanteissa. TIEL 3200239
- 30/1994 Kallioleikkaukset. TIEL 3200240
- 31/1994 Ohituskaisiatien liikennevirran perusominaisuudet. TIEL 3200241
- 32/1994 Moottori- ja moottoriliikenneteiden onnettomuudet 1988-1992. TIEL 3200242